

ACADEMIA MILITAR

Adequabilidade do emprego da capacidade VBR 8x8 PANDUR II nas Forças Nacionais Destacadas. Caso de Estudo: Kosovo.

Autor: Aspirante de Infantaria João Lourenço do Souto

Orientador: Tenente-Coronel de Infantaria Pedro Miguel de Andrade Barreiro

Relatório Científico Final do Trabalho de Investigação Aplicada

Lisboa, maio de 2017



ACADEMIA MILITAR

Adequabilidade do emprego da capacidade VBR 8x8 PANDUR II nas Forças Nacionais Destacadas. Caso de Estudo: Kosovo.

Autor: Aspirante de Infantaria João Lourenço do Souto

Orientador: Tenente-Coronel de Infantaria Pedro Miguel de Andrade Barreiro

Relatório Científico Final do Trabalho de Investigação Aplicada

Lisboa, maio de 2017

EPÍGRAFE

*“O Exército pode passar cem anos sem ser usado, mas não pode passar um minuto
sem estar preparado”*

(Rui Barbosa)

DEDICATÓRIA

Aos meus pais, irmão, demais família e amigos, por todo apoio prestado ao longo
desta jornada.

AGRADECIMENTOS

Nesta fase, apraz-me agradecer a todos aqueles que me apoiaram, não apenas na realização deste Trabalho de Investigação Aplicada, como também, ao longo de todo o meu percurso, nestes cinco anos de Academia Militar.

Em primeiro lugar, ao Sr. Tenente-Coronel de Infantaria Pedro Barreiro, o meu orientador neste estudo, pelos conselhos, motivação e disponibilidade demonstrados ao longo de todo o trabalho.

Ao Sr. Tenente-Coronel de Infantaria António Oliveira, Diretor de Curso de Infantaria, por todos os ensinamentos transmitidos e por todo o apoio prestado durante esta fase final do curso. Ao Sr. Major de Infantaria Ricardo Silva, por todo o auxílio e dedicação conferidos, em especial nesta fase final, em que assumiu as funções de Diretor de Curso.

Aos Srs. Oficiais entrevistados neste trabalho, Sr. Tenente-Coronel de Cavalaria Paulo Marques, Sr. Tenente-Coronel de Infantaria José Sá, Sr. Tenente-Coronel de Infantaria Fernando Gonçalves, Sr. Tenente-Coronel de Cavalaria Jorge Ferreira, Sr. Tenente-Coronel de Cavalaria Nuno Sousa, Sr. Tenente-Coronel de Infantaria Paulo Almeida, Sr. Major de Infantaria José Ventura, Sr. Major de Cavalaria Fernando Cunha e Sr. Major de Infantaria Rui Carvalho, pela disponibilidade para realização das entrevistas. Sem os seus contributos, este trabalho não seria possível.

A todos aqueles que contribuíram para este trabalho, quer na disponibilização de documentação, quer na transmissão de conhecimentos fundamentais para a elaboração deste Trabalho de Investigação Aplicada.

Aos meus pais, irmão e restante família, pelo apoio, compreensão, disponibilidade e carinho que me concederam ao longo desta caminhada, nestes cinco anos de Academia Militar.

A todos, um MUITO OBRIGADO!

RESUMO

O presente trabalho tem como objeto de estudo a capacidade da Viatura Blindada de Rodas 8x8 PANDUR II na condição de principal meio pesado de transporte de pessoal, para as Forças Nacionais Destacadas. O objetivo do estudo é verificar a adequabilidade desta capacidade para executar as operações tipificadas nas Forças Nacionais Destacadas. Nesse sentido, é apresentado o Caso de Estudo do Teatro de Operações do Kosovo. Este foi o primeiro cenário em que esta capacidade foi testada, uma vez que equipa as forças portuguesas neste teatro, desde 2013. Este estudo segue um método de investigação hipotético-dedutivo, utilizando uma estratégia de investigação qualitativa. Na base da obtenção de dados, este trabalho baseia-se numa análise documental e em entrevistas realizadas a Oficiais que desempenharam funções de comando e estado-maior, integrando a Kosovo Force. Neste trabalho, verifica-se que a PANDUR II é uma viatura tecnologicamente desenvolvida, fiável e dotada de uma grande capacidade de proteção da força. Além disso, as necessidades logísticas inerentes a esta capacidade não representam um constrangimento à sua utilização. Assim, conclui-se que a capacidade PANDUR II é adequada para equipar as Forças Nacionais Destacadas num teatro de operações com as especificidades do Kosovo.

Palavras-Chave: Viatura Blindada de Rodas, PANDUR II, Kosovo, Forças Nacionais Destacadas.

ABSTRACT

The present essay has as its object of study the capacity 8x8 Armored Wheeled Vehicle PANDUR II, in the condition of main heavy personnel's mean of transportation, for the National Deployed Forces. The purpose of the study is to verify the suitability of this capability for the performance of the National Deployed Forces operations. In this sense, the Case Study of the Theater of Operations of Kosovo is presented. This was the first scenario in which this capacity was deployed, equipping Portuguese forces in theater, since 2013. This study follows a hypothetical-deductive research method, using a qualitative research strategy. On the basis of data collection, this work is based on a documental analysis and on interviews conducted on Officers who performed command and staff functions, taking part of Kosovo Force. In this work it is verified that the PANDUR II is a technologically developed and reliable vehicle and it is endowed with a great contribution to force protection. Moreover, the logistical needs inherent in this capacity do not represent a constraint on their use. Thus, it is concluded that the PANDUR II capacity is, in fact, adequate to equip the National Deployed Forces in a theater of operations with the specificities of Kosovo.

Keywords: Armored Wheeled Vehicle, PANDUR II, Kosovo, National Deployed Forces.

ÍNDICE GERAL

EPÍGRAFE	I
DEDICATÓRIA	II
AGRADECIMENTOS.....	III
RESUMO	IV
ABSTRACT	V
ÍNDICE GERAL	VI
ÍNDICE DE QUADROS.....	VIII
LISTA DE APÊNDICES E ANEXOS.....	IX
LISTA DE ABREVIATURAS, SIGLAS E ACRÓNIMOS.....	X
INTRODUÇÃO	1
CAPÍTULO 1 - ENQUADRAMENTO TEÓRICO	4
1.1 VBR 8x8 PANDUR II.....	4
1.1.1. Caraterísticas Gerais.....	4
1.1.2. Dados Técnicos da Viatura	6
1.1.3. Caraterísticas Mecânicas	7
1.1.4. A Família VBR PANDUR	8
1.1.5. A VBR V-200 Chaimite	9
1.2. Operações de Apoio à Paz	10
1.2.1. Enquadramento	10
1.2.2. OAP – Definição e Tipos	11
1.2.3. Princípios das OAP	13
1.3. Logística	15
1.3.1. Finalidade da Logística	15
1.3.2. Funções Logísticas	16

1.4. Conflito do Kosovo	18
1.4.1. Antecedentes	18
1.4.2. Caraterização geográfica do Kosovo.....	20
1.4.3. Portugal no Kosovo.....	20
CAPÍTULO 2 - METODOLOGIA.....	22
CAPÍTULO 3 - MÉTODOS E MATERIAIS	25
3.1 Métodos e Técnicas de Recolha de Dados	25
3.2. Caraterização da Amostra.....	26
3.2. Análise de Conteúdo das Entrevistas.....	28
CAPÍTULO 4 - APRESENTAÇÃO, ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS	
RESULTADOS	29
4.1. Apresentação e análise dos resultados da 4. ^a questão do Guião de Entrevista A	29
4.2. Apresentação e análise dos resultados da 5. ^a questão do Guião de Entrevista A	31
4.3. Apresentação e análise dos resultados da 3. ^a questão do Guião de Entrevista A e	
Guião de Entrevista B	33
4.4. Apresentação e análise dos resultados da 4. ^a questão do Guião de Entrevista B.....	36
4.5. Apresentação e análise dos resultados da 5. ^a questão do Guião de Entrevista B.....	38
4.6. Apresentação e análise dos resultados da 6. ^a questão do Guião de Entrevista B.....	39
4.7. Apresentação e análise dos resultados da 7. ^a questão do Guião de Entrevista B.....	41
4.8. Apresentação e análise dos resultados da 8. ^a questão do Guião de Entrevista B.....	43
CONCLUSÕES	45
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	50
APÊNDICES.....	I
Apêndice A – Guião de Entrevista A	I
Apêndice B – Guião de Entrevista B	III
ANEXOS	V
Anexo A – Quadro Comparativo entre a VBR V-200 Chaimite e a VBR PANDUR	V

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro nº 1 - Caraterização individual dos entrevistados da primeira abordagem	27
Quadro nº 2 - Caraterização individual dos entrevistados da segunda abordagem.....	28
Quadro nº 3 - Apresentação dos resultados da 4. ^a questão do Guião de Entrevista A	30
Quadro nº 4 - Apresentação dos resultados da 5. ^a questão do Guião de Entrevista A	32
Quadro nº 5 - Apresentação dos resultados da 5. ^a questão do Guião de Entrevista A	35
Quadro nº 6 - Apresentação dos resultados da 4. ^a questão do Guião de Entrevista B	37
Quadro nº 7 - Apresentação dos resultados da 5. ^a questão do Guião de Entrevista B	39
Quadro nº 8 - Apresentação dos resultados da 6. ^a questão do Guião de Entrevista B	40
Quadro nº 9 - Apresentação dos resultados da 7. ^a questão do Guião de Entrevista B	42
Quadro nº 10 - Apresentação dos resultados da 8. ^a questão do Guião de Entrevista B	44

LISTA DE APÊNDICES E ANEXOS

Apêndices:

Apêndice A – Guião de Entrevista A I

Apêndice B – Guião de Entrevista B III

Anexos:

Anexo A - Quadro Comparativo entre a V-200 Chaimite e a VBR PANDUR V

LISTA DE ABREVIATURAS, SIGLAS E ACRÓNIMOS

A

AAP – *Allied Administrative Publication*

ACar – Anticarro

AJP – *Allied Joint Publication*

AP – *Armor Piercing*

B

BrigInt – Brigada de Intervenção

BrigMec – Brigada Mecanizada

BrigRR – Brigada de Reação Rápida

C

CIA – *Central Intelligence Agency*

CRC – *Crowd Riot Control*

CRO – *Crisis Response Operations*

CTIS – *Central Tire Inflation System*

E

EME – Estado-Maior do Exército

F

FA – Forças Armadas

FND – Forças Nacionais Destacadas

I

ICJ – *International Court of Justice*

ICV – *Infantry Carrier Vehicle*

IFV – *Infantry Fighting Vehicle*

K

KFOR – Kosovo Force

M

M&T – Movimento e Transportes

N

NATO – *North Atlantic Treaty Organization*

O

OAP – Operações de Apoio à Paz

ONU – Organização das Nações Unidas

OSCE - Organização para a Segurança e Cooperação na Europa

P

PDE – Publicação Doutrinária do Exército

PSO – *Peace Support Operations*

Q

QC – Questão Central

QD – Questão Derivada

QO – Quadro Orgânico

S

STANAG – *Standart Agreement*

T

TIA – Trabalho de Investigação Aplicada

TO – Teatro de Operações

U

UEB – Unidade de Escalão Batalhão

UEC – Unidade de Escalão Companhia

UEP – Unidade de Escalão Pelotão

V

VBR – Viatura Blindada de Rodas

VBTP – Viatura Blindada de Transporte de Pessoal.

INTRODUÇÃO

O presente trabalho enquadra-se no Mestrado Integrado em Ciências Militares, na especialidade de Infantaria, materializando o Relatório Científico Final do Trabalho de Investigação Aplicada (TIA). Este, subordina-se ao Tema: Adequabilidade do emprego da capacidade VBR 8x8 PANDUR II nas Forças Nacionais Destacadas. Caso de Estudo: Kosovo. Tem por objetivo último finalizar um processo de aprendizagem ao longo de cinco anos, que culmina com a entrada nos Quadros Permanentes do Exército Português, como oficial.

O Programa PANDUR, assinado em 2005, vinha garantir ao Exército Português, e nomeadamente à Brigada de Intervenção (BrigInt), uma renovação no seu equipamento. Estas viaturas surgem em substituição das viaturas CHAIMITE, ao serviço das Forças Armadas (FA) nos últimos 40 anos. O programa previa a aquisição de 240 Viaturas para o Exército e 20 para a Marinha (Corpo de Fuzileiros).

Atualmente, o Exército Português está equipado com 188 Viaturas Blindadas de Rodas (VBR) PANDUR II, estando estas maioritariamente atribuídas à BrigInt, sendo que apenas três estão fora da Brigada. Esta viatura blindada, segundo o Estado Maior da BrigInt (2016, p. 128) “possibilita a adaptabilidade necessária para fazer face à multiplicidade de tarefas e tipologia de operações presentes no campo de batalha”.

No que concerne às Forças Nacionais Destacadas (FND), as viaturas blindadas CHAIMITE ainda equiparam os contingentes portugueses nos Teatros de Operações (TO) da Bósnia e, posteriormente, no Kosovo. Em 2012, em face das novas ameaças e exigências dos teatros de operações em que os contingentes portugueses estavam inseridos, à desatualização e desgaste dos meios de patrulhamento e de transporte de forças, o Exército Português resolveu substituir as viaturas CHAIMITE pelas VBR PANDUR II, o que veio a ocorrer em novembro de 2013.

A pertinência deste trabalho torna-se notória após uma análise ao ambiente operacional em que a viatura está inserida. A sua dimensão física, a ameaça no TO, as

necessidades logísticas inerentes à utilização da viatura, entre outros fatores, tornam discutível equipar as FND com a capacidade VBR PANDUR.

Tendo em conta esta temática, neste trabalho pretende-se analisar as características desta VBR, as suas limitações e potencialidades. Posteriormente, estudar o ambiente operacional, o TO do Kosovo, destino muito frequente para os contingentes portugueses, constituídos por forças das três Brigadas: BrigInt, Brigada Mecanizada (BrigMec) e Brigada de Reação Rápida (BrigRR). Após este estudo, torna-se possível concluir acerca da adequação desta capacidade, num TO com as características do Kosovo.

A pertinência deste trabalho ainda não foi completamente explorada. Esta análise, utilizando como Caso de Estudo o TO do Kosovo, irá permitir fazer um paralelismo com possíveis futuros TO, com características semelhantes.

Assim, o objetivo deste trabalho assenta em verificar a adequabilidade das viaturas VBR PANDUR, para o desempenhar de funções de uma FND, nomeadamente no TO do Kosovo.

De uma forma mais específica, pretende-se, numa primeira fase, analisar a razão pela qual as viaturas pesadas de transporte de pessoal que existiam no TO, as VBR V-200 Chaimite, foram substituídas pelas VBR PANDUR; verificar quais as principais características que a capacidade VBR PANDUR possui, para responder às necessidades de uma operação de apoio à paz (OAP); analisar as VBR PANDUR e verificar se a capacidade logística das forças são as mais adequadas, para suportar estes meios em teatros transnacionais; pretende-se, ainda, investigar se o Quadro Orgânico (QO) possibilita extrair das VBR todas as suas potencialidades. Desta forma, é gerada a Questão Central (QC) que vai conduzir toda a investigação:

Será a capacidade VBR 8x8 PANDUR II adequada para o desempenhar das operações das FND, no TO do Kosovo?

Relativamente à estrutura do trabalho, o primeiro capítulo explana o enquadramento teórico que envolve o estudo. Inicia-se por uma abordagem à VBR PANDUR em si, passando pelas OAP, Logística e, por fim, pela caracterização do caso de estudo deste trabalho, o conflito do Kosovo.

O segundo capítulo apresenta a metodologia de base e o tipo de abordagem que orientam a presente investigação. Neste capítulo, ainda é exposto o modelo de análise, com a QC, as questões derivadas (QD) e as hipóteses de investigação.

O terceiro capítulo descreve os métodos e técnicas de recolha de dados utilizados, bem como os procedimentos de amostragem e as técnicas de tratamento e análise de dados.

No quarto capítulo, são apresentados e analisados os resultados relativos ao trabalho de campo.

Por fim, no final do trabalho são apresentadas as conclusões deste estudo. Nesta fase, é dada a respostas a cada uma das QD, a validação das hipóteses de investigação, culminando com a resposta à QC. Além disso, ainda são explanadas as recomendações para possíveis investigações futuras.

CAPÍTULO 1

ENQUADRAMENTO TEÓRICO

Neste capítulo, pretendemos integrar o estudo com a doutrina já existente, de forma a ser, posteriormente, possível relacionar as variáveis propostas. Mais concretamente, este enquadramento teórico foca-se na explanação das características das viaturas, estudo das Operações de Apoio à Paz (OAP), a componente logística e, por fim, o enquadramento sobre o Conflito do Kosovo.

1.1 VBR 8x8 PANDUR II

Ao abordar a VBR PANDUR, procurámos abranger as características que serão importantes para posterior reflexão. Para esta análise, recorreremos principalmente aos Manuais de Chefe de Viatura das VBR PANDUR.

1.1.1. Características Gerais

A VBR PANDUR é uma viatura blindada para transporte de pessoal (VBTP). Segundo o STANAG 4569, uma viatura blindada designa-se como “*Vehicles which provide protection from weapons up to a maximum of 30 mm calibre*” (NSA, 2009). Todas as viaturas da família PANDUR II são classificadas como *Infantry Carrier Vehicle* (ICV), com exceção da VBR Canhão 30 mm. Esta última, é classificada como *Infantry Fighting Vehicle* (IFV), devido à possibilidade de ser possível combater a partir do interior da viatura.

A estrutura básica do casco confere proteção balística e, seguindo o acordo de estandardização STANAG 4569¹, contra ameaças de nível 1² e proteção antiminas para ameaças de nível 2a³. As placas de blindagem (ADD-ON) garantem proteção balística até ameaças de nível 4⁴ e proteção anti mina para ameaças de nível 3a⁵ (EME, 2008).

A viatura garante alta eficiência na condução em todo o terreno, não só por possuir suspensões independentes às oito rodas, mas também por permitir o ajuste da pressão dos pneus em movimento. A VBR PANDUR é equipada com o sistema *Automatic Drivetrain Management* (ADM), que possibilita a seleção automática dos eixos que executam a tração, deixando os restantes eixos suspensos, permitindo uma maior eficiência na gestão da potência do motor, culminando numa maior adaptabilidade a qualquer tipo de terreno. Já o *Central Tire Inflation System* (CTIS) é o sistema que permite o ajuste automático da pressão dos pneus, garantindo uma maior aderência ao solo. Todas estas interfaces entre o utilizador e a viatura são de fácil compreensão (EME, 2008).

A viatura possui uma silhueta reduzida e tem a possibilidade de ser aerotransportada por uma aeronave do tipo C-130 (EME, 2008).

A VBR está ainda equipada com *Threat Detection System* (TDS). Este sistema dá uma indicação visual ao condutor de uma possível ameaça laser (direta ou através de reflexo), de que a sua viatura esteja a ser alvo. Além disto, confere também a informação sobre os potes de fumos que tem à sua disposição prontos a serem utilizados (EME, 2008)

Relativamente a proteção Nuclear, Biológica e Química (NBQ), a viatura é equipada com um sistema de proteção NBQ desenhado para conferir proteção aos tripulantes da viatura, tanto contra ondas de choque, como contra a radiação proveniente de uma explosão nuclear. Este sistema está munido de sensores capazes de detetar uma possível contaminação, ativando automaticamente um aumento de pressão no interior da viatura, prevenindo a entrada de agentes nocivos. Além disso, fornece iluminação e sinalização acústica, bem como, a deteção do nível de radiação e matéria tóxica, através do sensor *RAID XP* (Army, 2015)

¹ STANAG 4569 - Protection levels for occupants of armoured vehicles (NSA, 2009)

² Ameaças de nível 1- Munições 7,62 ou 5,56 mm disparadas a 30 m e rebentamentos de granadas 155 mm a 100 m.

³ Ameaças de nível 2a – Minas Anticarro (ACar) de 6 kg detonadas sob os rodados.

⁴ Ameaças de nível 4 - munições 14,5 mm Armor Piercing (AP) disparadas a 200m e rebentamentos de granadas 155 mm a 25 m

⁵ Ameaças de nível 3a – Minas ACar de 8 kg detonadas sob os rodados.

1.1.2. Dados Técnicos da Viatura

De acordo como o Manual de Chefe de viatura da VBR PANDUR, esta possui quatro eixos, em que apenas dois deles são direcionáveis (os dois da frente). Em modo 8x8 todas as rodas são motrizes, enquanto em 6x8, o segundo eixo está desligado, operando com seis rodas motrizes. O seu peso em ordem de Batalha sem guarnição assenta nos 18.500 quilogramas, sendo que o peso máximo permitido não pode ultrapassar os 22.500 quilogramas. A guarnição da viatura ostenta dez militares – condutor, chefe de viatura e oito atiradores (EME, 2008).

Apresenta uma velocidade máxima, em estrada pavimentada, de 105 ± 5 quilómetros por hora. A velocidade mínima constante é de $3,5 \pm 0,5$ quilómetros por hora, enquanto a velocidade máxima em marcha atrás está tabelada nos 13 ± 2 quilómetros por hora. No que concerne à autonomia da viatura, a 60 quilómetros por hora e com o peso em ordem de Batalha sem guarnição, situa-se aproximadamente nos 600 quilómetros (EME,2008).

No que concerne à capacidade que a viatura apresenta na transposição de percursos apertados, nomeadamente em meio urbano, apresenta um diâmetro de viragem (entre paredes) de $20,5 \text{ metros} \pm 0,5 \text{ metros}$, sendo que o mesmo diâmetro de viragem, mas em modo de travão de direção, ou seja, em modo “peão”, é de $15 \text{ metros} \pm 0,5 \text{ metros}$. A largura mínima de via para a viatura circular são 2,9 metros (EME, 2008).

Relativamente à capacidade que a viatura ostenta na transposição de obstáculos, consegue efetuar uma passagem a vau até 1,5 m, ultrapassa uma subida com declive máximo de 70% e consegue deslocar-se com uma inclinação lateral até 40%. A altura máxima de um obstáculo (degrau) ultrapassável pela viatura é de 0,6 m e executa a passagem por uma trincheira de comprimento máximo de 2,2 m. Ainda, os seus ângulos de ataque da frente e da retaguarda são 41° e 38° , respetivamente.

Segundo o Manual de Chefe de Viatura de Auto Blindado VBR PANDUR II 8x8 Transporte Pessoal c/reparo p/MP Browning 12,7mm, “Para que estas características se verifiquem, as superfícies têm de estar secas, rijas e têm de permitir atrito suficiente. Para que os ângulos de ataque se verifiquem, o gancho de reboque não pode estar instalado.” (EME, 2008, p. 1-4)

1.1.3. Caraterísticas Mecânicas

No que concerne às caraterísticas do motor, é um Diesel Turbo com 6 cilindros em linha a 4 tempos. Tem uma potência de 455 *Brake Horse Power (BHP)* e possui uma cilindrada de 8.900 centímetros cúbicos. Quando circula em estrada, efetua consumos na ordem dos 60 litros aos 100 quilómetros, enquanto em todo o terreno estes sobem para os 100 litros aos 100 quilómetros (EME, 2008).

O Sistema de Alimentação é do tipo *Common Rail*, apresenta dois depósitos de combustível, com uma capacidade de 377 litros (EME, 2008). A caixa de transmissão automática possui 6 velocidades, com seis mudanças para a frente e uma para a retaguarda. Para um bom funcionamento, não deve ser sujeita a temperaturas superiores a 105 graus celsius (EME, 2008).

No que diz respeito ao sistema de travagem, o travão de serviço possui um sistema hidropneumático de circuito duplo com *Anti-Lock Braking System (ABS)* e retardador, sendo este acionado pelo travão de pé. Ostenta também travões de disco ventilados internos às 8 rodas, o travão auxiliar, que somente atua nas rodas do primeiro e terceiro eixos e ainda o travão de parque, sustentando-se num travão de disco, encontrando-se na caixa de transferência (EME, 2008).

A Suspensão é independente, com molas helicoidais nos primeiro e segundo eixos e com barras de torção, nos terceiro e quarto eixos. Possui ainda amortecedores do tipo hidráulicos telescópicos, localizados um em cada roda.

Os Pneus são do tipo *Michelin*⁶ e apresentam pressões predefinidas de quatro bar, para estrada, com velocidade máxima de 110 quilómetros por hora, três bar, para todo o terreno, com velocidade máxima de 65 quilómetros por hora, e um bar e meio para terreno mole, com velocidade máxima de 20 quilómetros por hora.

⁶ 365/80 R20 XZL 152 K Run Flat - Manual de Chefe de Viatura de Auto Blindado VBR PANDUR II 8x8 Transporte Pessoal c/reparo p/MP Browning 12,7mm (2008)

1.1.4. A Família VBR PANDUR

Toda a análise feita, até ao momento, neste trabalho, foi direcionada para a versão ICV. No entanto, estas características são gerais à VBR PANDUR, sendo que, a maioria destes conceitos, também são aplicáveis às restantes versões da família. Seguidamente, pretende-se estudar algumas das restantes versões da viatura que equipam o Exército Português.

1.1.4.1. VBR Porta Canhão 30mm

Esta versão é equipada com uma torre, cujo armamento consiste num canhão automático MK 30-2 (30 mm x 173), uma metralhadora coaxial 7,62 mm e uma metralhadora ligeira 7,62 m, montada em reparo, na torre do chefe de viatura (EME, 2008).

O canhão e os aparelhos de pontaria das suas armas possuem um sistema de estabilização e de seguimento automático do alvo (*Auto-Tracking*). Possui ainda um sistema térmico de aquisição de alvos, complementado por um sistema de intensificação de imagem e um telémetro laser (EME, 2008).

Além da proteção NBQ conferida pelos sistemas anteriormente abordados, esta versão da VBR PANDUR possui um sistema de proteção individual, recorrendo a máscaras compatíveis com a utilização do sistema de armas. Desta forma, é possível garantir a sobrevivência da guarnição, enquanto se utilizam as armas principais (EME, 2008).

1.1.4.2. VBR Posto de Comando

Esta versão da VBR PANDUR apresenta uma guarnição de seis homens, entre eles o condutor, o operador rádio e quatro elementos do Estado-Maior (EM). Dispõe de quatro postos de trabalho guarnecidos com os equipamentos de comunicações e informações adequados (EME, 2008).

Relativamente ao armamento, esta versão dispõe de uma Metralhadora Ligeira 7,62 mm, montada em reparo. É equipada também com um gerador elétrico autónomo, APU⁷. Este gerador tem capacidade para alimentar os sistemas de comunicação, informação e o sistema de ar condicionado da viatura, mesmo com esta parada (EME, 2008).

1.1.4.3. VBR Ambulância

A guarnição da versão ambulância da VBR PANDUR é composta pelo condutor e dois militares paramédicos. Dispõe da capacidade de serem instaladas quatro macas, bem como todo o material médico de auxílio e assistência para o tratamento e evacuação de feridos (EME, 2008).

1.1.4.4. VBR Recuperação

Esta versão está equipada com uma grua telescópica, com capacidade de elevação até 2000 quilogramas, operada através de um comando à distância. Também apresenta um projetor de iluminação, um guincho com dispositivo desmultiplicador de cadernal, garantido assim uma força de tração mínima de 24 toneladas, um gerador elétrico, um aparelho de soldar e um compressor de ar (EME, 2008).

Esta viatura é destinada ao apoio às operações, nomeadamente na vertente da manutenção. Desta forma, além dos equipamentos acima referidos, possui ferramentas para efetuar trabalhos de manutenção dos 1º e 2º escalões para toda a cadeia cinemática e sistemas de armas das VBR PANDUR (EME, 2008).

1.1.5. A VBR V-200 Chaimite

A VBR PANDUR é a VBTP que, atualmente, equipa a FND portuguesa no TO do Kosovo. A sua antecessora era a V-200 Chaimite. “As viaturas blindadas CHAIMITE, com

⁷ Auxiliary Power Units 22.

larga utilização, desde a Guerra do Ultramar e após sofrerem alterações de motor, estiveram ainda presentes nos teatros de operações da Bósnia-Herzegovina e do Kosovo.” (BrigInt, 2016, p.129). No anexo A, é possível verificar um quadro comparativo, entre as características da VBR V-200 Chaimite e da VBR PANDUR, adaptado ao cenário do Caso de Estudo deste trabalho.

1.2. Operações de Apoio à Paz

O conceito OAP, tem estado bastante em voga nos últimos anos. Este espectro das operações tem sido recorrente em teatros internacionais, como acontece no Kosovo, caso de estudo deste trabalho. Para a clarificação dos conceitos inerentes às OAP, recorreremos principalmente à Publicação Doutrinária do Exército (PDE) 3-65-00 - Operações de Apoio à Paz Táticas, Técnicas e Procedimentos e a *Allied Joint Publication (AJP) – 3.4. Non-Article 5 Crisis Response Operations*.

1.2.1. Enquadramento

Desde o fim da Guerra Fria, a ONU passou por um conjunto de alterações significativas, na forma como desempenha *non-Article 5 Crisis Response Operations*⁸ (CRO) (NSA, 2002). Os desafios, cada vez mais complexos, apresentados pelo novo ambiente estratégico, obrigaram a Organização das Nações Unidas (ONU) a expandir o seu papel na promoção da paz e da estabilidade, passando de observadores predominantemente desarmados ou ligeiramente armados e de missões de *PeaceKeeping*⁹, a empregar um número crescente de forças multinacionais, multidimensionais (NSA, 2002). Experiências retiradas dos últimos anos resultaram numa revisão de métodos e capacidades. Além disso, a ONU reconhece, em conformidade com o Capítulo VIII da sua Carta, a necessidade de procurar auxílio em Organizações Regionais ou outras Alianças, com capacidades operacionais específicas (NSA, 2002).

⁸ *Non-Article 5 CRO* – Operações de Resposta a Crise não abrangidas pelo Artº 5 da Carta da Nações Unidas.

⁹ Manutenção de Paz.

Segundo a Doutrina da *North Atlantic Treaty Organization* (NATO), não existe um acordo sobre o que constitui as CRO (NSA, 2002). De nação para nação, existem diferentes percepções sobre o que são CRO e se estas são exclusivamente militares ou se deveriam fazer parte de uma abordagem civil e militar integrada, como resposta a crises, conflitos ou outras situações emergentes (NSA, 2002). Apesar desta falta de acordo relativamente às CRO, “*NATO nations will use NATO doctrine—in particular tactics, techniques, and procedures—even when these operations may be conducted with non-NATO nations.*” (NSA, 2002, p. 2.1).

Assim, podemos descrever as CRO como um conjunto de operações multifuncionais políticas, militares e civis, compatíveis com o direito internacional, que contribuem para a prevenção e resolução de conflitos e a gestão de crises, na prossecução de objetivos da Aliança (NSA, 2002). Estas operações abrangem, desde operações de suporte, que são associadas a agências civis, até OAP em situações de combate independentes da Aliança (NSA, 2002).

1.2.2. OAP – Definição e Tipos

O termo OAP tem sido muito utilizado por diversas agências e organizações civis para caraterizar as suas intervenções em emergências humanitárias de elevado grau de complexidade, (EME, 2011). Como já vimos anteriormente, este tipo de operações enquadra-se nas *non-Article 5 Crisis Response Operations*.

Segundo o General Belchior Vieira (1997, p. 107),

“Atualmente, as operações de apoio à paz englobam todas as atividades desenvolvidas com a finalidade de prevenir, manter, restabelecer e consolidar a paz, mas também as que têm como finalidade minorar os efeitos negativos dos conflitos violentos nas populações, especialmente onde as autoridades responsáveis não têm possibilidade ou se recusam fornecer àquelas populações o apoio que elas carecem.”

O AJP 3.4. define *Peace Support Operations* (PSO) como “Operações multifuncionais realizadas de forma imparcial em apoio a um mandato ONU / OSCE / NATO, envolvendo forças militares e agências diplomáticas e humanitárias, com vista a alcançar um acordo político a longo prazo” (NSA, 2002, p. 2-8). Já a PDE 3-65-00 define

OAP como “operações multifuncionais conduzidas imparcialmente, normalmente em apoio de uma organização internacionalmente reconhecida, como as Nações Unidas (NU) ou a Organização para a Segurança e Cooperação na Europa (OSCE), envolvendo forças militares e agências diplomáticas e humanitárias.” (EME, 2011, p. 1-1). Esta última é a definição que vamos utilizar como referência para a posterior análise.

Estes tipos de operações são designadas com o objetivo de prevenir ou extinguir conflitos, através de um conjunto de medidas que conduzam à reconciliação das partes, sendo que o objetivo último é criar condições para que agências diplomáticas possam alcançar acordos que conduzam a uma paz autossustentada (EME, 2011).

Segundo a PDE 3-65, existem seis tipos de OAP: Manutenção de Paz, Consolidação de Paz, Restabelecimento de Paz, Imposição de Paz, Prevenção de Conflitos e Operações Humanitárias (EME, 2011). De seguida, iremos analisar cada uma em concreto.

De acordo com o *Allied Administrative Publication*¹⁰ (AAP-06), Manutenção de Paz¹¹ são operações destinadas a apoiar a implementação de um cessar-fogo ou a um acordo de paz e ajudar na criação e conservação de uma Paz Sustentável (NSO, 2015). Já as operações de Consolidação de Paz¹² têm como objetivo reduzir o risco de reativação do conflito, abordando as causas subjacentes do mesmo e as necessidades, a longo prazo das populações (NSO, 2015). No que respeita a Restabelecimento de Paz¹³, estas são descritas como operações conduzidas, após o início de um conflito, a fim de assegurar um cessar-fogo ou uma solução pacífica, envolvendo, principalmente, ações diplomáticas apoiadas, quando necessário, por uso direto ou indireto da componente militar (NSO, 2015). As operações de Imposição de Paz¹⁴ têm como enfoque pôr fim às hostilidades, através da aplicação de uma série de medidas coercivas, incluindo o recurso à força militar (NSO, 2015). Prevenção de Conflitos¹⁵, refere-se às operações em que são empregues funções diplomáticas, civis, e

¹⁰ *NATO Glossary Of Terms And Definitions – Edition 2015*

¹¹ *Peace Keeping* – “A peace support effort designed to assist the implementation of a ceasefire or peace settlement and to help lay the foundations for sustainable peace.” (NSO, 2015, p. 2-P-3)

¹² *Peace Building* – “A peace support effort designed to reduce the risk of relapsing into conflict by addressing the underlying causes of the conflict and the longer-term needs of the people” (NSO, 2015, p. 2-P-3)

¹³ *Peace Making* – “A peace support effort conducted after the initiation of a conflict to secure a ceasefire or peaceful settlement, involving primarily diplomatic action supported, when necessary, by direct or indirect use of military assets” (NSO, 2015, p. 2-P-2)

¹⁴ *Peace Enforcement* – “A peace support effort designed to end hostilities through the application of a range of coercive measures, including the use of military force.” (NSO, 2015, p. 2-P-2).

¹⁵ *Conflict Prevention* – “A peace support operation employing complementary diplomatic, civil, and - when necessary - military means, to monitor and identify the causes of conflict, and take timely action to prevent the occurrence, escalation, or resumption of hostilities” (NSO, 2015, p. 2-C-11).

quando necessário meios militares, para monitorizar e identificar as causas de conflito, tomar medidas oportunas para prevenir a ocorrência, escalada ou retomada das hostilidades (NSO, 2015). Por fim, relativamente às Operações Humanitárias, a PDE 3-65 refere que o objetivo destas se prende com “conduzido para minorar o sofrimento humano em circunstâncias onde as autoridades responsáveis estão incapacitadas ou de alguma forma não querem prestar o apoio adequado às populações” (EME, 2011, p. 1-9).

1.2.3. Princípios das OAP

Segundo a PDE 3-65, a conduta de uma OAP requer que sejam tidos em conta os seguintes princípios: Imparcialidade, Consentimento, Restrições ao uso da força, Objetivo/Estado Final, Unidade de Esforços, Flexibilidade, Legitimidade, Segurança, Credibilidade, Respeito Mútuo, Transparência das Operações, Liberdade de Movimentos e Cooperação civil-militar e ligação. Dado a limitação de páginas a que este trabalho está sujeito, iremos explorar apenas os que consideramos mais relevantes, sendo eles a Imparcialidade, Consentimento e a Restrição do Uso da Força.

1.2.3.1. Imparcialidade

“As operações devem ser conduzidas sem favorecer ou prejudicar qualquer das partes, fator essencial para reter/alcançar a sua confiança. Uma comunicação eficaz e transparência nas operações constituem a chave para promover e manter uma aproximação adequada.” (EME, 2011, p. 1-2). Contudo, uma *Peace Support Force*¹⁶ (PSF), deve estar sempre preparada para a eventualidade de ser acusada de parcialidade, sendo que esta situação provoca um efeito negativo sobre a credibilidade, consentimento e capacidade para cumprir a missão (EME, 2011). Sempre que possível, estas acusações devem ser refutadas e devem ser feitos todos os esforços e tomadas as ações necessárias para transmitir o *status* imparcial da Força (EME, 2011).

A Imparcialidade nunca pode ser confundida com neutralidade. Esta pressupõe um julgamento e uma análise dos princípios da missão em que a força está inserida e do próprio

¹⁶ Força de Apoio à Paz – Traduzido por autor.

mandato, situação que não se verifica quando abordamos o conceito de neutralidade (EME, 2011). “A conduta da OAP será imparcial no que às partes respeita, mas nunca será neutral na execução da missão.” (EME, 2011, p. 1-2).

1.2.3.2. Consentimento

Neste tipo de operações, promover a cooperação e o consentimento são dois pré-requisitos que se torna necessário ter em conta (EME, 2011). “Antes da execução de qualquer atividade de natureza militar que possa resultar na perda do consentimento, exige-se uma cuidadosa ponderação e avaliação face aos objetivos de longo prazo que se pretendem alcançar.” (EME, 2011, p. 1-2).

A vontade da população local se inteirar ativamente na promoção do consentimento é essencial para ser atingida uma paz auto-sustentada a longo prazo em qualquer OAP (EME, 2011).

Caso o consentimento seja comprometido, é necessário proceder à gestão da situação e fazer o possível para recuperar este compromisso, por forma a que a operação possa evoluir no sentido do seu Estado final Desejado (EME, 2011).

1.2.3.2. Restrição do Uso da Força

Em operações desta índole, torna-se essencial estabelecer medidas desta natureza quando apelamos à aplicação de uma força (EME, 2011). “Adequar o apropriado e proporcional uso da força relativamente ao objetivo em causa, deve constituir-se como uma preocupação fundamental em qualquer situação.” (EME, 2011, p. 1-2). Assim, podemos aplicar uma força dirigida, precisa e ponderada, para atingir um objetivo específico (EME, 2012).

“A imposição de limites, ao uso da força pode ser estabelecida ou decorrer do mandato, da lei internacional, ou das leis nacionais dos países contribuintes com Forças ou em determinadas circunstâncias pela lei da Nação Hospedeira (HN). Estas medidas/restrições constarão da Directiva Iniciadora (ID) do Conselho do Atlântico Norte (NAC) e nas Regras de Empenhamento (*Rules of Engagement – ROE*).” (EME, 2011, p. 1-3).

1.3. Logística

“A tank without gasoline or a vital part might better be a pillbox. A rifleman without ammunition must use his bayonet or club his rifle. A modern army without food will not long survive.” (Ward, 1952)¹⁷.

Desta forma, não faria sentido abordar a adequabilidade de um sistema de armas a um TO, sem explorar as implicações logísticas que advêm com esta capacidade. Nesta fase do trabalho, procuramos enquadrar a vertente logística no estudo e explorar as funções logísticas. Para esta análise, iremos basear-nos no PDE 4-00 – Logística.

1.3.1. Finalidade da Logística

“A logística constitui um domínio do conhecimento militar que, para além de ter associado um corpo de conteúdos científicos, se caracteriza, essencialmente, pela sua aplicação na resolução de problemas reais do quotidiano, pelo que é inquestionável a sua utilidade prática.” (EME, 2013, p. 1-1).

A logística militar é uma entidade multidimensional e complexa que se constitui como um dos mais importantes componentes do campo de batalha (Kress, 2002). Dada a complexidade desta componente, torna-se difícil de encontrar uma definição para a mesma (Kress, 2002). Ainda assim, a PDE 4-00 dá-nos uma definição, sendo ela: “ciência do planeamento e da execução de movimentos e sustentação de forças.” (EME, 2013, p. 2-3).

Apesar da dificuldade em encontrar uma definição para a componente logística, a sua finalidade é bem mais clara. Segundo Moshe Kress (2002), a Logística existe para suportar os gastos na guerra e para sustentar as tropas que tomam parte nela. Em particular, a finalidade da logística é facilitar o movimento e o fogo, para tratar e evacuar vítimas, implantar e posicionar recursos humanos e fornecer-lhes alimentos e outras necessidades (Kress, 2002). De acordo com a PDE 4-00 – Logística, “a finalidade da logística consiste em equipar e manter uma força em condições de ser empregue em operações militares, durante

¹⁷ Orlando Ward, Maj. Gen., U. S. A. - Chief of Military History – Cit in. Foreword in Ruppenthal, G (1995), Logistical Support of The Armies. (Ruppenthal, 1995)

o tempo necessário, quer no Território Nacional (TN), quer num qualquer outro Teatro de Operações (TO) a uma distância considerável do primeiro.” (EME, 2013, p. 2-1).

A logística pode ainda ser explorada, segundo o apoio que presta aos diferentes níveis de operações militares. Esta toma um papel fundamental quer estejamos a analisar o nível estratégico, operacional ou tático (EME, 2013). Para este trabalho, o nível que iremos associar à componente logística será ao nível tático. Segundo a PDE 4-00, “A Logística ao nível tático inclui um conjunto de atividades relacionadas com a sustentação de unidades táticas no cumprimento das suas missões, mais especificamente com um conjunto de atividades doutrinariamente relacionadas com as diferentes funções logísticas” (EME, 2013, p. 2-2). Estas funções logísticas serão o próximo ponto de análise neste subcapítulo.

1.3.2. Funções Logísticas

“Para permitir que a Logística cumpra a sua finalidade, é necessário executar uma enorme diversidade de atividades e especializar pessoal e estruturas.” (EME, 2013, p. 5-1). Assim, surgia a necessidade de agrupar todas estas atividades, por forma a que fosse possível criar especializações, com o objetivo de facilitar o seu planeamento, controlo e execução, sendo esta a génese das funções logísticas (EME, 2013).

Quanto à sua definição, “as Funções Logísticas são um conjunto de atividades afins que concorrem para a mesma finalidade. Incluem atividades e/ou procedimentos no âmbito da Logística ao nível estratégico, ao nível operacional e ao nível tático.” (EME, 2013, p. 5-1). Assim, a PDE 4-00 reconhece sete funções logísticas, sendo elas: Reabastecimento, Movimentos e Transporte, Manutenção, Apoio Sanitário, Infraestruturas, Aquisição, Contratação e Alienação e Serviços (EME, 2013). Tal como no subcapítulo anterior, devido à limitação de páginas, apenas iremos abordar as funções que consideramos mais importantes para a posterior análise, sendo elas: Reabastecimento, Movimentos e Transporte e Manutenção.

1.3.2.1. Reabastecimento

“Reabastecimento é o conjunto de atividades realizado com vista à obtenção, receção, armazenagem e distribuição de abastecimentos, incluindo a determinação, em qualquer altura, do tipo e quantidade necessária e a reafecção dos artigos a destinatários que não os originais.” (EME, 2013, p. 5-1). Esta inclui todos os materiais necessários no suporte a todas as operações militares. (EME, 2013).

Esta função logística compreende o conjunto de atividades que visam o fornecimento, em tempo, de todas as classes, necessárias para garantir a sustentação das forças (EME, 2013). Neste âmbito, torna-se fundamental que o comandante tenha sempre a perceção e informação atualizadas acerca dos níveis de todas as classes de abastecimentos disponíveis para a sua força. (EME, 2013).

Em ambientes conjuntos e combinados, ou mesmo em atuação em teatros internacionais, a interoperabilidade assume-se como um fator preponderante para a execução desta função logística (EME, 2013).

1.3.2.2. Movimentos e Transporte

“A função logística Movimentos e Transporte (M&T), abrange todo o espectro de infraestruturas, instalações, organizações e equipamento necessários à projeção, incluindo as operações de Receção, Estacionamento e Movimentos (REM/RSOM), sustentação e retração de Forças durante a execução de uma missão.” (EME, 2013, p. 5-1).

O objetivo último desta função logística assenta em garantir a deslocação de pessoal, material e abastecimentos, em quantidades suficientes, para um determinado local, em tempo oportuno, em condições de transporte que assegurem a operacionalidade dos mesmos e da forma mais económica, tendo em conta que a satisfação operacional da missão nunca pode ser afetada (EME, 2013). Assim, “a missão no âmbito dos M&T comporta o planeamento, a direção e o controlo dos meios de transporte e necessidades a estes associados” (EME, 2013, p. 5-1 – 5-2).

1.3.2.3. Manutenção

“Conjunto de atividades com a finalidade de manter (conservar) os equipamentos (material) em condições de operacionalidade e restaurar tal condição aos equipamentos que não se encontram operacionais” (EME, 2013, p. 5-2). Além da conservação e restauração dos equipamentos, esta função ainda abrange a modificação dos mesmos, podendo alterar o seu perfil funcional e/ou melhorar as suas características, quer seja para aumentar as suas valências ou para proceder à otimização, de acordo com os avanços tecnológicos (EME, 2013).

1.4. Conflito do Kosovo

O Caso de Estudo deste trabalho assenta no Conflito do Kosovo. Como tal, para analisarmos este conflito, torna-se necessário abordar um conjunto de temáticas para enquadrarmos a situação. Assim, neste capítulo, iremos abordar sumariamente os antecedentes do conflito, caracterização geográfica e, por fim, fazer uma descrição da força em que os contingentes portugueses estão inseridos, a KFOR.

1.4.1. Antecedentes

Os Balcãs centrais faziam parte dos Impérios Romano e Bizantino antes da Etnia Sérvia¹⁸ migrar para os territórios do Kosovo moderno no século VII. A derrota das forças Sérvias na Batalha de Kosovo, em 1389, levou a cinco séculos de domínio Otomano durante o qual um grande número de turcos e albaneses se mudaram para o Kosovo(CIA¹⁹, 2017).

¹⁸ Ou Eslavos. “São originários de algum ponto indefinido da Europa Central e, segundo a lenda, são todos descendentes de três irmãos: Czech, Liakh e Rus, os quais teriam migrado respetivamente para as regiões de Praga, Varsóvia e Moscovo.”(Mello, 1995, p. 273)

¹⁹ Central Intelligence Agency (CIA).

No final do século XIX, os albaneses substituíram os sérvios como grupo étnico dominante no Kosovo. A Sérvia readquiriu o controlo sobre a região, até então dominada pelo Império Otomano, durante a Primeira Guerra Balcânica de 1912.²⁰ (CIA, 2017)

Após a Segunda Guerra Mundial, os limites atuais do Kosovo foram estabelecidos quando o Kosovo se tornou uma província autónoma da Sérvia na *Socialist Federal Republic of Yugoslavia (S.F.R.Y.)* (CIA, 2017).

Apesar das concessões legislativas, o nacionalismo albanês aumentou na década de 1980, o que levou a tumultos e apelos à independência do Kosovo. Os Sérvios - muitos dos quais consideravam o Kosovo como sua nação de origem e seu centro cultural - instituíram uma nova constituição em 1989, revogando o estatuto autónomo do Kosovo. Os líderes Albaneses Kosovares²¹ reagiram em 1991, ao organizarem um referendo, declarando o Kosovo independente. A Sérvia tomou medidas repressivas contra os Albaneses Kosovares, na década de 1990, provocando uma insurgência do grupo (CIA, 2017).

Em 1998, a Sérvia iniciou uma campanha brutal de contra-insurgência que resultou em massacres e expulsões maciças de Albaneses Kosovares, sendo que cerca de 800.000 Albaneses foram expulsos das suas casas, na região do Kosovo (CIA, 2017).

Na sequência destes massacres, seguiram-se um conjunto de tentativas internacionais para mediar o conflito. Após o insucesso destas tentativas, a NATO conduziu uma operação militar de três meses, contra a Sérvia, iniciada em março de 1999, forçando os sérvios a retirar suas forças militares e policiais do Kosovo (CIA, 2017).

A Resolução 1244 (1999) do Conselho de Segurança da ONU colocou o Kosovo sob administração transitória, a *United Nations Interim Administration Mission in Kosovo* (UNMIK), enquanto se aguardava por uma decisão relativa ao seu estatuto. Em 2005, a Organização das Nações Unidas (ONU) iniciou a condução de um processo para determinar esse mesmo estatuto. As negociações de 2006-2007 terminaram sem acordo entre Belgrado e Pristina, embora a ONU tenha emitido um relatório relativo ao estatuto final do Kosovo que apoiava a sua independência (CIA, 2017).

Em 17 de fevereiro de 2008, a Assembleia do Kosovo declarou a independência do mesmo. Desde então, mais de 100 países reconheceram a independência do país, tendo

²⁰ “As Guerras balcânicas (1912-1913) alargaram o território da Sérvia quase duplamente incluindo nessa o Kosovo, a Metohija e importante parte da Macedónia (Dimitrov & Dimitrova, 2013, p. 415)

²¹ Cidadãos de origem Albanesa que habitavam no território do Kosovo. (Dimitrov & Dimitrova, 2013)

também aderido a muitas organizações internacionais. Em outubro de 2008, a Sérvia solicitou um parecer consultivo do *International Court of Justice* ²²(ICJ) sobre a legalidade do direito internacional da declaração de independência do Kosovo. Em julho de 2010, o ICJ divulgou um parecer consultivo afirmando que a declaração de independência do Kosovo não violava os princípios gerais do direito internacional, nem a Resolução 1244 do Conselho de Segurança da ONU (CIA, 2017).

Em conclusão, a Sérvia continua a rejeitar a independência do Kosovo, mas em abril de 2013, os dois países chegaram a um acordo para normalizar as suas relações, através de conversações mediadas pela União Europeia (UE). O Kosovo procura a plena integração na comunidade internacional e tem procurado reconhecimentos bilaterais e eventual adesão a organizações internacionais, como a ONU, a UE e a NATO (CIA, 2017).

1.4.2. Caraterização geográfica do Kosovo

A região do Kosovo apresenta uma superfície de 10.890 quilómetros quadrados. O seu território faz fronteira com a Sérvia, a Norte e a Este, com a Macedónia a Sul, com a Albânia a Sudoeste e com Montenegro a Oeste (CIA, 2017).

Relativamente ao terreno, o Kosovo é uma região bastante acidentada e elevada, sendo que, no centro do país apresenta uma altitude média de 700 metros. Esta porção central da região é maioritariamente plana. No entanto, esta é cercada por uma cadeia montanhosa, cuja altitude varia entre os 2000 e os 2500 metros (CIA, 2017).

1.4.3. Portugal no Kosovo

A KFOR é uma força militar liderada pela NATO. Esta força deriva da resolução 1244 de 10 de junho de 1999 do Conselho de Segurança das Nações Unidas e do Acordo Técnico-Militar entre a NATO e a República Federal da Jugoslávia e da Sérvia (EMGFA, 2017). Inicialmente, o mandato da KFOR foi criado para estabelecer um ambiente seguro, garantir a segurança e a ordem pública, acabar com as hostilidades e ameaças das forças

²² O Tribunal Internacional de Justiça, sediado em Haia e é o principal órgão judicial das Nações Unidas. Disponível em: <http://www.icj-cij.org/>

jugoslavas e sérvias contra o Kosovo e apoiar o esforço humanitário Internacional (EMGFA, 2017).

O Exército Português tem participado com forças para a KFOR no TO do Kosovo, desde 1999, exceto entre abril de 2001 e fevereiro de 2005, quando se registou uma interrupção da participação portuguesa nesta força (Ventura, 2014).

A partir de 2005, Portugal começou a contribuir com forças para fazerem parte da reserva tática do Comandante da KFOR. Inicialmente, o Exército contribuía com uma Unidade de Escalão Batalhão (UEB) a duas unidades de manobra, de Escalão Companhia (UEC) (Ventura, 2014).

Atualmente, o Exército contribui com o Comando do Batalhão e uma unidade de manobra de escalão companhia, que integram a *KFOR Tactical Reserve Manoeuvre Battalion* (KTM), uma UEB. A KTM constitui-se como a Reserva Tática do Comandante da KFOR (Ventura, 2014).

Desde novembro de 2013, a Companhia de Manobra Portuguesa está equipada com cinco VBR PANDUR da versão ICV para a utilização no treino e operações. A Companhia de Apoio está equipada com uma VBR PANDUR da versão Recovery Vehicle (RV) para o apoio às operações (Ventura, 2014).

CAPÍTULO 2

METODOLOGIA

Neste capítulo, iremos clarificar qual a metodologia de base que seguimos para realizar este trabalho e identificar qual o tipo de abordagem que adotámos. Ainda nesta fase, apresentamos a questão de partida, questões derivadas e as respetivas hipóteses.

Como já fora definido na introdução, o objetivo último deste trabalho é responder à questão:

Será a capacidade VBR 8x8 PANDUR II adequada para o desempenhar das operações das FND, no TO do Kosovo?

Para responder à já formulada Questão Central, levantam-se diversas QD, com vista a uma organização faseada dos conteúdos e para facilitar a condução do pensamento em curso, sendo elas:

QD 1 – Será que a VBR V-200 Chaimite ainda poderia ser um meio válido para o cumprimento das tarefas de uma FND?

QD 2 – Quais as principais características que a capacidade VBR PANDUR possui para responder às necessidades de uma operação de apoio à paz?

QD 3 - Será o QO da FND Kosovo Force (KFOR) adequado à rentabilização máxima da capacidade aportada pelas VBR PANDUR?

QD 4 - Existem necessidades logísticas inerentes à capacidade VBR PANDUR que comprometem o desenrolar das operações?

A forma de abordagem, ou método científico, pode ser descrito como um “conjunto de procedimentos e normas que permitem produzir conhecimento, que pode ser completamente novo ou ser o desenvolvimento, a reunião ou o melhoramento de um ou vários conhecimentos já existentes” (Sarmiento, 2013, p. 7).

Assim, a presente investigação subsidia-se do método hipotético-dedutivo. Para Manuela Sarmiento, este “Baseia-se na formulação de hipóteses ou conjeturas, que melhor relacionam e explicam os fenómenos.” (Sarmiento, 2013, p. 9), como base para a análise e obtenção da resposta à questão de partida.

Além do método de investigação, em função da natureza da temática, assim deverá ser seguida uma estratégia de investigação (IESM, 2014). “Deste modo, considera-se que as estratégias de investigação podem assumir-se como abordagens do tipo quantitativo, qualitativo ou misto” (IESM, 2014, p. 17). Para Marvasti (2004), a pesquisa qualitativa fornece uma análise e descrição detalhada da qualidade, ou substância, da experiência humana. Na perspetiva de José Vilelas (2009), os estudos que se baseiam nesta abordagem, passam pela compreensão dos fenómenos sociais e interpretação dos mesmos, alcançando respostas, através de padrões encontrados nos dados, ao invés das medições dos fenómenos. Assim, o estudo orienta-se pela estratégia de investigação qualitativa.

A formulação de hipóteses de resposta às questões lançadas anteriormente torna-se pertinente. Na perspetiva de Quivy (1998, p. 119-120), “a hipótese fornece à investigação um fio condutor particularmente eficaz que, a partir do momento em que ela é formulada, substitui nessa função a questão de partida”.

O objetivo último destas hipóteses prende-se em serem confrontadas com os dados de observação, recolhidos ao longo da investigação (Quivy, 1998). Para Sarmiento (2013, p. 13), “As hipóteses são proposições conjeturais ou suposições que constituem respostas possíveis às questões de investigação. A hipótese antecipa características prováveis do objeto a ser investigado e que deverá ser confirmada”.

H1- A desatualização tecnológica e a fraca blindagem não permitem que a VBR V-200 Chaimite, ainda consiga cumprir as missões para que foi concebida.

H2- As principais características para responder às necessidades de uma operação de apoio à paz são a mobilidade e a proteção.

H3- O QO da FND Kosovo Force (KFOR) pode ser otimizado por forma a rentabilizar a capacidade VBR PANDUR.

H4- As necessidades logísticas não comprometem o cumprimento das operações.

CAPÍTULO 3

MÉTODOS E MATERIAIS

Neste capítulo, pretende-se explicar os métodos e técnicas de recolha de dados utilizados, bem como os procedimentos de amostragem e as técnicas de tratamento e análise de dados.

3.1 Métodos e Técnicas de Recolha de Dados

Uma vez que a estratégia de investigação já foi delineada, torna-se importante que as técnicas de recolha de dados se adaptem a esta abordagem (IESM, 2014). Deste modo, “É mediante uma adequada construção dos instrumentos de recolha de dados, que a investigação alcança então a necessária correspondência entre teoria e factos.” (Vilelas, 2009, p.265).

Assim, este estudo serviu-se de uma análise documental e, posteriormente, da realização de entrevistas²³. No que diz respeito à análise documental, esta baseia-se em documentação doutrinária nacional e internacional. As entrevistas foram realizadas a Oficiais que desempenharam funções de comando e estado-maior no TO do Kosovo, como parte integrante da KFOR.

²³ “De um modo geral, a entrevista é uma forma singular de interação social que tem como objetivo principal recolher dados para a investigação. A informação que é recolhida através desta técnica resulta de diversos fatores circunstanciais, tais como, as características sociodemográficas do entrevistado, os objetivos da entrevista, o tipo de entrevista, a própria situação social da entrevista e o tema da entrevista.” (IESM, 2014, p.92).

3.2. Caraterização da Amostra

A amostra escolhida para obter a experiência nesta investigação é composta por Oficiais que desempenharam funções de Comando, em missões no âmbito da KFOR. Nesta recolha de dados, tivemos em consideração duas abordagens diferentes.

Numa primeira abordagem, foram selecionados para a realização de entrevistas, os comandantes de FND, oficiais de operações e um oficial de informações das duas últimas FND, no âmbito da KFOR, equipadas com as VBR V-200 CHAMITE e M11 PANHARD. O intuito desta abordagem é perceber as dificuldades sentidas por dois contingentes equipados com este tipo de viaturas. O quadro n.º1 espelha a caraterização individual de cada um dos entrevistados, bem como a função desempenhada na FND.

Quadro n.º1 – Caraterização individual dos entrevistados da primeira abordagem

Nº	Posto/Arma/Nome	Funções desempenhadas na FND	Funções Atuais
1	Tenente-Coronel de Cavalaria Paulo Marques	Comandante do Grupo de Autometralhadoras/KFOR (2011/2012)	Chefe do Protocolo, SACT, Norfolk, USA
2	Tenente-Coronel de Infantaria José Sá	Comandante do 1.º Batalhão de Infantaria/KFOR (2012)	Chefe de Repartição de Oficiais/RPM/DARH/CmdPess
3	Tenente-Coronel de Cavalaria Nuno Sousa	Oficial de Operações do Grupo de Autometralhadoras/KFOR (2011/2012)	Chefe de Repartição de Doutrina/ DDNLA/EME
4	Tenente-Coronel de Infantaria Paulo Almeida	Oficial de Operações do 1.º Batalhão de Infantaria /KFOR (2012)	Chefe de Secção de Operações Informações e Segurança de Regimento de Infantaria 14

5	Major de Cavalaria Fernando Cunha	Oficial de Informações do Grupo de Autometralhadoras/KFOR (2011/2012)	Aluno de Curso de Estado-Maior Conjunto (2016/2017)
---	--------------------------------------	--	---

Fonte: Autor

Numa outra abordagem, foram entrevistados cinco Oficiais que desempenharam funções de Comando em FND, no âmbito da KFOR. Estes últimos²⁴ desempenharam as funções já com as VBR PANDUR em teatro. A FND, comandada pelo Tenente-Coronel de Infantaria Fernando Gonçalves, que esteve em teatro entre setembro de 2013 e abril de 2014, foi o contingente que recebeu as VBR PANDUR. As viaturas foram projetadas em novembro de 2013, tendo chegado ao TO, sensivelmente a meio da missão. O objetivo desta abordagem subsidia-se em perceber qual o contributo deste sistema de armas em TO. O quadro n.º2 espelha a caracterização individual de cada um dos entrevistados.

Quadro n.º2 – Caracterização individual dos entrevistados da segunda abordagem

Nº	Posto/Arma/Nome	Funções desempenhadas na FND	Funções Atuais
6	Tenente-Coronel de Infantaria Fernando Gonçalves	Comandante do 2.º Batalhão de Infantaria/KFOR (2013/2014)	Situação de Reserva
7	Tenente-Coronel de Cavalaria Jorge Ferreira	Comandante do Grupo de Autometralhadoras/KFOR (2015)	Chefe do Estado-Maior da BrigInt
8	Major de Infantaria José Ventura	Oficial de Operações do 2.º Batalhão de Infantaria/KFOR (2013/2014)	2.º Comandante do 2BIMecRodas NRF2016

²⁴ Estas forças foram as primeiras a serem equipadas com a VBR PANDUR em TO. Estes contingentes tinham como base o 2º Batalhão de Infantaria da BrigInt, sediado no Regimento de Infantaria 14, em 2013/2014, e no Grupo de Autometralhadoras da BrigInt, sediado no Regimento de Cavalaria 6, em 2015.

5	Major de Cavalaria Fernando Cunha	Chefe de Estado-Maior do Grupo de Autometralhadoras/KFOR (2015)	Frequentar o Curso de Estado-Maior
9	Major de Infantaria Rui Carvalho	Oficial de Logística do 2ºBatalhão de Infantaria/KFOR (2013/2014)	Chefe de Secção Logística do Regimento de Infantaria 14

Fonte: Autor

3.2. Análise de Conteúdo das Entrevistas

Nesta fase do estudo, pretende-se analisar e compartimentar os resultados das entrevistas. Para Sarmento (2013), “a análise de conteúdo consiste em efetuar a categorização dos dados brutos da entrevista, que passam a dados organizados e com sentido estabelecido.” Assim, pretende-se estabelecer relações entre as respostas dos entrevistados, e apoiar a respostas das QD e da QC.

O Guião de Entrevista não foi o mesmo para todos os entrevistados. Dados os contributos que os entrevistados nos podiam dar, optámos por seguir dois guiões de entrevista: o Guião de Entrevista A²⁵ e o Guião de Entrevista B²⁶. Cada um destes foi elaborado para um grupo de entrevistados, acima referenciado.

A análise dos resultados das entrevistas foi efetuada de forma estatística. Os conteúdos de análise foram identificados em cada resposta, sendo traduzidos em formato de percentagem. Deste modo, é possível identificar quais os principais aspetos focados por cada entrevistado e, simultaneamente, a sua expressão.

²⁵ Ver Apêndice A.

²⁶ Ver Apêndice B.

CAPÍTULO 4

APRESENTAÇÃO, ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Nesta fase, são apresentadas, de forma resumida, as opiniões dos entrevistados, relativas a cada uma das perguntas dos respetivos guiões de entrevista. Primeiramente, são abordadas as questões relativas ao Guião de Entrevista A e, seguidamente, as do Guião de Entrevista B. Após a apresentação dos resultados de cada questão, também se procede a uma reflexão e discussão dos mesmos.

4.1. Apresentação e análise dos resultados da 4.^a questão do Guião de Entrevista A

A 4.^a questão do Guião de Entrevista A é: “Que limitações identificou na utilização das viaturas existentes no TO do Kosovo, antes da chegada das VBR PANDUR II?”. Esta pergunta concorre para a resposta à QD n.º1.

Quadro n.º3 – Apresentação dos resultados da 4.^a questão do Guião de Entrevista A

#1	A viatura blindada V-200 Chaimite, em resultado do tempo de serviço e estado geral de conservação, não oferecia garantias operacionais que possibilitassem a sua utilização de forma segura, ao não acautelar os requisitos mínimos de operacionalidade, denotando problemas de ordem mecânica que, por vezes, impediam a sua utilização plena, reduzindo consequentemente os níveis de segurança e proteção da força.
#2	A V-200, por sua vez, é uma viatura mais pesada, mas fruto da sua estrutura, sendo que esta é 4x4, não possui a tração necessária para se constituir como uma mais-valia no TO do Kosovo. Assim, a sua

	substituição pela viatura PANDUR foi considerada pelo Exército. Além disto, esta viatura não conferia segurança nem confiança ao comandante da força nem de escalões subordinados, além de ser uma viatura desatualizada. Em suma, no final da missão, foi nossa proposta recolher as V-200 Chaimite, por estas não conferirem a segurança, confiança e fiabilidade desejáveis em operações, fruto da idade e uso excessivo.
#3	As limitações foram as seguintes: a V-200 é pouco fiável pelo número de anos que possuía, não dando por isso quaisquer garantias. Tínhamos de circular com muito cuidado para não correr risco sério de acidentes de viação. A nossa desconfiança nas V-200 era tanta que quando as empregávamos, levávamos outra viatura para o transporte dos militares. Na V-200 só ia o condutor e o chefe de viatura, pelo que não desempenhava a sua função principal como VBTP.
#4	A idade da viatura e a falta de sobressalentes para a V- 200 Chaimite, sendo que o canal de reabastecimento de sobressalentes é muito limitado. Hoje em dia, já não há forças que utilizem este tipo de viaturas.
#5	Em termos de desvantagens, para patrulhamentos é pouco flexível. É completamente diferente manobrar uma Chaimite, ou uma PANDUR e uma M11. Num ambiente urbano, não é um meio adequado. Adequa-se muito mais uma M11, pois é uma viatura mais flexível e que garante alguma proteção. Falando exclusivamente na Chaimite, é uma viatura tecnologicamente desatualizada. Mas, na minha opinião, o mais perigoso na utilização desta viatura era a insegurança na condução. Com o desgaste que ela tem, já não confere segurança à guarnição.

Fonte: Autor

Em primeiro lugar, 60% dos entrevistados mencionam que a viatura se encontra tecnologicamente desatualizada. Por outro lado, 80% dos entrevistados referem que uma das limitações mais latentes da viatura era mesmo a falta de condições de segurança aquando da sua utilização. Por outras palavras, é uma viatura que já não é fiável. Isto deve-se à elevada idade operacional da viatura e também ao estado de conservação em que as viaturas se

encontram. Finalmente, ainda houve um entrevistado, 20% da amostra, que referenciou que o canal de reabastecimento não fornecia os sobresselentes para a viatura, tornando a reposição operacional muito limitada. Desta forma, a sua manutenção tornava-se mais difícil e mais lenta.

4.2. Apresentação e análise dos resultados da 5.^a questão do Guião de Entrevista A

A 5.^a questão do Guião de Entrevista A é a seguinte: “Quais as características que considera mais importantes numa VBR, para o cumprimento das operações no TO?”. Esta pergunta concorre para a resposta à QD n.º2.

Quadro n.º4 – Apresentação dos resultados da 5.^a questão do Guião de Entrevista A

#1	Há um conjunto genérico de características comuns à família das VBR que deverão estar sempre presentes de forma a garantir a sua capacidade operacional e a possibilidade de emprego. Neste aspeto, destacaria a fiabilidade, a capacidade de transporte de pessoal e material aliadas a uma elevada proteção e poder de choque, associadas à dimensão, fundamentais para a segurança e proteção da força e elemento dissuasor perante forças opositoras.
#2	Além de viaturas com características especiais para realizar operações de CRC, penso que as características fundamentais sejam a capacidade para transportar uma secção de atiradores com boa proteção, poder dissuasivo, e também muito importante, a fiabilidade. É muito importante um comandante dotar a força com determinada tipologia de meios, e ter a confiança que nada vai falhar.
#3	As viaturas conferem proteção e são essenciais em apoio a operações de CRC, pois, para além de serem um “muro” que pela sua blindagem nos protege de objetos lançados, podem ser necessárias para servir de coberto aos militares das secções em 1.º escalão e último caso para o

	<p>embarque destes e o seu desempenho, em caso de incidente com armas de fogo.</p> <p>As VBTP PANDUR II vieram permitir o emprego deste meio para o seu principal fim, transporte de pessoal.</p>
#4	Se forem operações convencionais, considero que as principais características sejam a capacidade de transporte de pessoal, apoio da seção de atiradores, a fiabilidade e a proteção. O comando e controlo do pelotão também é muito importante. Este tem que ser eficaz, a nível de comunicações. Outra coisa muito relevante é um comandante ter a possibilidade de ter a sua unidade montada no mesmo tipo de viaturas.
#5	Em termos de características específicas, além da proteção, a mobilidade e a fiabilidade.

Fonte: Autor

Podemos afirmar que a resposta a esta questão trouxe uma gama muito variada de opiniões. Em primeiro lugar, 80% dos entrevistados consideram que uma das características mais importantes numa VBR, para o cumprimento das operações no TO, passa pela fiabilidade. É muito importante um comandante “lançar” uma força com um determinado tipo de meios e ter a confiança que a utilização destes, não irá colocar a força em situações difíceis.

Por outro lado, 80% dos entrevistados apontam a capacidade de transporte de pessoal, como uma característica importante. Esta acaba por ser a própria missão para a qual este tipo de viatura foi desenhado, como é o caso da VBR PANDUR.

Seguidamente, a totalidade dos entrevistados referem que a proteção é uma característica indissociável de uma viatura, para equipar uma FND. Neste tipo de operações, a proteção da força possui grande relevo, de acordo com a tipologia de mandato e a inaceitabilidade em poder perder um militar neste tipo de operações e TO. Assim, torna-se

essencial a viatura ser revestida com blindagem suficiente para proteger a força em todo o tipo de operações a executar, nomeadamente, nas operações de *Crowd Riot Control*²⁷ (CRC).

Finalmente, os entrevistados ainda referiram outras características, tais como: poder dissuasivo (40%), poder de choque (20%), comando e controlo, nomeadamente ao nível das comunicações (20%) e mobilidade (20%).

4.3. Apresentação e análise dos resultados da 3.^a questão do Guião de Entrevista A e Guião de Entrevista B

A 3.^a questão do Guião de Entrevista A e do Guião de Entrevista B é a seguinte: “Em algum momento o terreno, ou outro fator de decisão, representou um constrangimento à utilização das VBR no decorrer das operações no TO?”. Esta pergunta concorre para a resposta à QD n.º 2.

Quadro n.º5 – Apresentação dos resultados da 3.^a questão do Guião de Entrevista A e Guião de Entrevista B

#1	Neste particular, relacionado com o terreno, destacaria a dimensão (largura) de alguma rede viária no interior das povoações, que poderia constituir alguma limitação à utilização de VBR de maiores dimensões, relativamente à sua manobrabilidade, pois as principais vias não ofereciam qualquer limitação.
#2	Tanto a Chaimite como a PANDUR são viaturas de dimensões consideráveis. Estas têm limitações de deslocamento em zonas montanhosas e centros urbanos, em especial os arruamentos estreitos. Ainda assim, penso que isto não representou um constrangimento no decorrer das operações quando se utilizou a Chaimite. As operações que requeriam o uso da V 200 não aconteciam neste tipo de condições.

²⁷ Operações de Controlo de Tumultos.

#3	As operações tinham como fim último garantir que não havia constrangimentos à circulação das colunas da KFOR nos IPR. Pelo que havia constrangimento. Claro que também havia constrangimentos por ordem do peso e dimensões das viaturas blindadas de que dispúnhamos. Na operação AMAZING TRY, de que resultaram feridos e perdas de material, não foi possível empregar as V-200, nem as BTR 80 pois o peso do <i>roadblock</i> em cima de um viaduto não permitia que essas viaturas também lá pudessem passar.
#4	Não vejo como o terreno possa ter representado um constrangimento, porque nós, basicamente, sempre que realizámos operações de CRC, realizámos estas operações em itinerários. O próprio terreno e hidrografia do Kosovo não permitem a realização de CRC fora dos itinerários principais.
#5	A nível de terreno, se estivermos a falar de um bairro com ruas estreitas, tanto a Chaimite como a PANDUR não se adequam. Temos que ver qual é que é a missão e onde é que a viatura irá ser empregue para verificarmos a sua adequação. Dependendo da missão que nos é dada, a PANDUR poderá estar adequada em termos de objetivos que eu pretendo para a operação ou não. Mas, decerto que, naquilo que for CRC, montagem de <i>checkpoints</i> , aí sim, o meio pesado para proteção, acho que faz todo sentido.
#6	A sua utilização foi condicionada em alguns locais devido às suas dimensões, nomeadamente nas ruas mais estreitas de alguns bairros de Mitrovika Norte. De referir que esse facto não condicionou o normal desenrolar das operações, uma vez que a unidade dispunha de outro tipo de viaturas, mais adequadas para essa situação estando as PANDUR livres para ser utilizadas noutros locais onde eram necessárias.
#7	Na zona urbana, era muito difícil empregar viaturas tipo PANDUR. No entanto, a força só tinha VBR PANDUR para equipar um Pelotão. Além destas, tinha viaturas M11 Panhard e viaturas táticas não blindadas. Tirando a região de Mitrovica, que apresentava restrições tendo em conta o tamanho da VBR, em grande parte do território poder-se-ia utilizar a PANDUR, com a exceção das regiões montanhosas nas fronteiras entre o

	Kosovo e Montenegro e Kosovo e Macedónia, que apresentavam declives muito acentuados.
#8	As VBR PANDUR propriamente ditas, não eram utilizadas diariamente, porque os itinerários utilizados na nossa <i>Manoeuvre Box</i> eram itinerários que não permitiam passagem das viaturas PANDUR. No entanto, utilizámos as viaturas PANDUR durante a realização de algumas operações, nomeadamente quando fomos chamados a apoiar a realização das eleições na região de MITROVICA.

Fonte: Autor

Esta questão foi colocada em ambos os guiões. Na apresentação, análise e discussão dos resultados desta questão, concluímos que seria natural juntar as opiniões de todos os entrevistados.

Em primeiro lugar, 87,5% dos entrevistados referem que o terreno se torna numa limitação para a utilização das viaturas, quer a V 200 Chaimite, quer a VBR PANDUR, quando nos referimos a um centro urbano, com arruamentos estreitos. As dimensões da viatura não permitem a sua circulação neste tipo de condições.

Por outro lado, um dos entrevistados (12,5%) ainda mencionou que o peso da viatura também se constitui uma limitação em determinados tipos de terreno. O entrevistado referiu o exemplo de um *roadblock*²⁸ colocado por cima de viaduto, que condicionou a movimentação das viaturas. Outro entrevistado, referiu que em zonas montanhosas a viatura também tinha limitações de deslocamento.

Assim, a grande limitação apontada pelos entrevistados foi a dificuldade de empregar as viaturas em zonas urbanas. No entanto, todos os entrevistados referiram que este fator nunca se tornou uma limitação à condução das operações, pois havia, em teatro, outras viaturas mais adequadas para a realização das mesmas, em zonas onde não seria adequado empregar as VBR.

²⁸ Obstrução num itinerário (Traduzido pelo autor).

4.4. Apresentação e análise dos resultados da 4.^a questão do Guião de Entrevista B

A 4.^a questão do Guião de Entrevista B é a seguinte: “Que vantagens/limitações identificou na utilização da VBR PANDUR tendo em vista a execução das tarefas atribuídas à Kosovo Tactical Reserve Manoeuver Battalion (KTM)?”. Esta pergunta concorre para a resposta à QD n.º 2.

Quadro n.º6 – Apresentação dos resultados da 4.^a questão do Guião de Entrevista B

#6	As limitações que identifico na viatura são: as suas dimensões, falta de proteção para ações de controlo de tumultos. Como vantagens, destaco a fiabilidade.
#7	A grande vantagem da PANDUR é que, primeiro é um meio tecnologicamente mais evoluído. Eu conseguia projetar uma força e através do sistema integrado do Comando e Controlo saber onde ela estava, pois conseguia fazer o <i>Tracking</i> em tempo real, quer no teatro, quer no CFT. Eu se movimentasse as PANDUR, o CFT sabia perfeitamente onde eu andava, sem problemas. Depois é uma plataforma bastante evoluída e que tem, em termos de demonstração de força e da realização de operações, uma vantagem relativamente às que tínhamos no antecedente. E depois, aquilo que para mim era mais importante na PANDUR era a proteção à guarnição, dado que a blindagem da PANDUR é superior à que a Chaimite dispunha.
#8	Nestas tarefas, as PANDUR serviram como elemento dissuasor, pelo poder de choque que elas apresentam que, por vezes, intimidava as eventuais ameaças, que nos impedissem o cumprimento da missão, ou que impedissem o desenrolar do evento que se estava a realizar. Acho que a viatura PANDUR, devido à forma como ela é, uma viatura moderna,

	tecnologicamente avançada, e não duvido que, versus Chaimite, é uma mais-valia termos este tipo de viatura nas operações.
#5	Em termos de vantagens, a maior proteção que confere à secção. É completamente diferente entrar num ambiente com ameaça nítida, com um meio como a PANDUR do que, por exemplo, com a M11 Panhard ou a Chaimite. É obvio que a PANDUR confere muito mais proteção à força. Por outro lado, garante também uma maior fiabilidade em termos de transporte. Um acidente num deslocamento, em estrada, é muito mais fácil acontecer com uma Chaimite, do que com uma PANDUR. Confere muito mais segurança na condução, também porque é um meio tecnologicamente mais recente. Ainda, vejo mais uma vantagem naquilo que à demonstração de força diz respeito. É diferente ver uma força equipada com a PANDUR, ou aparecer com uma Panhard. Penso que, essencialmente, para CRC é de todo a viatura preferível. Em termos de desvantagens, para execução de patrulhamentos é pouco flexível. É muito diferente manobrar uma Chaimite, ou uma PANDUR, e uma M11. Num ambiente urbano, não é um meio adequado. Adequa-se muito mais uma M11, pois é um meio mais flexível e que garante alguma proteção. Também optaria pela M11 em situações em que se exige “ <i>low profile</i> ”, dado que a PANDUR não apresenta esta característica. Há situações em que não queremos assustar a população, e esta fica muito mais tranquila se vir uma M11 na rua, do que se vir uma PANDUR.

Fonte: Autor

Nesta questão também se obtiveram muitos resultados diferentes. Em primeiro lugar, 75 % dos entrevistados considera que uma das vantagens na utilização da VBR PANDUR é que esta é uma viatura tecnologicamente mais evoluída. Isto traduz-se numa maior segurança na condução e também em sistemas de comando e controlo muito mais desenvolvidos.

Seguidamente, 50% dos entrevistados vê na fiabilidade da viatura uma grande vantagem. Esta segurança e confiança acrescida é, de facto, uma mais-valia inscrita nesta

viatura. Ainda, 50 % dos entrevistados também referiram que a proteção e a blindagem são mais eficazes do que no antecedente.

Por outro lado, 50% dos entrevistados referem mais uma vantagem naquilo que à demonstração de força diz respeito. Ainda, um entrevistado (25%) mencionou o poder dissuasor, pelo poder de choque, intimando as eventuais ameaças, que impedissem o cumprimento da missão.

No que diz respeito a desvantagens, foi referido que a viatura tem dimensões excessivas (25%), falta de proteção para ações de controlo de tumultos (25%), pouca flexibilidade para patrulhamentos (25%) e não tem características para ser adotada numa postura de *low profile*²⁹.

4.5. Apresentação e análise dos resultados da 5.^a questão do Guião de Entrevista B

A 5.^a questão do Guião de Entrevista B é a seguinte: “Quais as características que considera mais importantes numa VBR, para o cumprimento das operações no TO?”. Esta pergunta concorre para a resposta à QD n.º 2.

Quadro n.º7 – Apresentação dos resultados da 5.^a questão do Guião de Entrevista B

#6	Ser versátil, fiável, ter algum poder de choque e dissuasão, proteção e rapidez. As viaturas PANDUR adequam-se perfeitamente a essas situações.
#7	A viatura tem que ter, em primeiro lugar, a proteção adequada à força em relação à ameaça que lá existe. A PANDUR apresenta proteção contra armamento ligeiro e contra IED e, atendendo à ameaça que lá existe, é mais do que suficiente. Depois, tem que garantir o Comando e Controlo a

²⁹ Baixo perfil (Traduzido pelo autor).

	partir do interior da viatura. Por último, tem que ter poder de fogo adequado.
#8	Sem dúvida, o poder de choque que ela apresenta, o poder de fogo, a proteção que confere e a capacidade de transportar uma secção de atiradores.
#5	Em termos de caraterísticas específicas, além da proteção, a mobilidade e a fiabilidade.

Fonte: Autor

Esta questão já tinha sido colocada ao primeiro grupo de entrevistados. Como esperado, os resultados não foram muito distintos. Em primeiro lugar, a totalidade dos entrevistados vê na proteção que a viatura confere à sua guarnição, uma caraterística fundamental para o cumprimento das missões em TO.

Seguidamente, 50 % dos entrevistados referem que a fiabilidade também é uma caraterística importante numa viatura. A mesma percentagem de entrevistados menciona o poder de choque e de fogo, que a viatura apresenta.

Finalmente, ainda surgiram outras caraterísticas, tais como: mobilidade (25%), capacidade de transportar uma secção de atiradores (25 %), garantir o Comando e Controlo a partir do interior da viatura (25%), versatilidade, (25 %) e rapidez (25%).

4.6. Apresentação e análise dos resultados da 6.^a questão do Guião de Entrevista B

A 6.^a questão do Guião de Entrevista B é a seguinte: “Conhece algum tipo de incremento às VBR PANDUR que possa otimizar as suas capacidades com vista ao cumprimento das missões e tarefas no TO?”. Esta pergunta concorre para a resposta à QD n.º 2.

Quadro n.º8 – Apresentação dos resultados da 6.ª questão do Guião de Entrevista B

#6	A possibilidade de se poder acoplar na viatura equipamentos ou materiais com vista ao seu emprego em controlo de tumultos, por exemplo, concertinas, proteção para o condutor e apontador da arma principal, proteção frontal para impedir o arremesso de engenhos, explosivos ou <i>cocktails molotov</i> , para baixo da viatura, ou seja, um “avental amovível”.
#7	Na minha opinião, a PANDUR deve ser utilizada como uma viatura de transporte de pessoal, e não como uma viatura de controlo de tumultos. Para o CRC, há viaturas específicas que são muito mais úteis e seguras. Viaturas com canhões de água, viaturas com as janelas gradeadas, ou com proteções, por exemplo nos faróis. Estar a fazer isso à PANDUR, penso que seja desvirtuá-la. Na nossa versão da PANDUR não existem esses complementos. Por isso, é preferível ter a viatura pronta para combate e ter outra viatura com os meios para CRC, que as forças de segurança locais têm.
#8	Para este tipo de Operações, nomeadamente CRC, não vejo possíveis incrementos que possam otimizar as suas capacidades no cumprimento das missões.
#5	Essencialmente, o que eu penso que falta na PANDUR, para se poder operar com maior segurança neste tipo de operações, passa por conseguir fazer uma proteção para o condutor. De grosso modo, é uma espécie de gaiola de rede, com acrílico resistente, que permite ao condutor ter as escotilhas sempre abertas, em segurança, mesmo em casos de arremessos de objetos, e outros tipos de agressões à nossa força. De escotilhas fechadas, o condutor não tem as necessárias condições de segurança, num ambiente, de certa forma agressivo. Daí ser necessário arranjar uma forma para conferir esta segurança ao condutor da viatura. Outra adaptação que é possível fazer, passa por proteções laterais, para que os elementos fora da viatura se possam proteger.

Fonte: Autor

Nesta questão, as opiniões dos entrevistados foram bastante individuais. Em primeiro lugar, um entrevistado (25%), referiu que uma solução passava por acoplar na viatura equipamentos como concertinas e proteção frontal e por baixo da viatura.

Num ponto de vista diferente, outro entrevistado vê as adaptações na viatura, para CRC, como um erro. Na opinião do entrevistado, a VBR PANDUR é VBTP e não uma viatura para CRC. Daí, a VBR PANDUR deve ser utilizada para o fim a que se destina e não deve ser alterada com o intuito de operar em ambiente CRC.

Finalmente, o último entrevistado recomenda que, para CRC, seja criada uma proteção para o condutor, com o intuito de que este possa conduzir sempre com as escotilhas abertas. Além disto, refere que outra adaptação possível passa pela colocação de proteções laterais, para abrigar os elementos no exterior da viatura.

4.7. Apresentação e análise dos resultados da 7.^a questão do Guião de Entrevista B

A 7.^a questão do Guião de Entrevista B é a seguinte: “No seu ponto de vista, o QO em vigor permite a rentabilização máxima da capacidade das VBR?”. Esta pergunta concorre para a resposta à QD n.º 3.

Quadro n.º9 – Apresentação dos resultados da 7.^a questão do Guião de Entrevista B

#6	O QO/EOP estava desenhado para fazer face às necessidades exigidas para a operação deste tipo de viaturas, com o incremento de pessoal específico com formação na área de manutenção, assim como os respetivos sobressalentes que atempadamente e quando necessários estavam presentes no TO do Kosovo, fruto de uma criteriosa gestão e planeamento logísticos. As viaturas existentes no TO eram 6, sendo 5 da
----	--

	versão ICV e uma da versão RV. Este número de viaturas permitia equipar uma unidade de escalão Pelotão, ficando uma viatura ICV como reserva. Neste sentido a rentabilização da capacidade máxima estava devidamente assegurada.
#7	Até permite mais do que a rentabilização máxima, porque a força de manobra é uma UEC e a capacidade PANDUR equipa um pelotão. Ou seja, no Kosovo, temos um pelotão PANDUR, em termos de viaturas. Temos 5 ICV, mais uma RV. Normalmente a viatura do comandante ou é uma M11 ou é um jipe.
#8	Sim, penso que sim. Do conhecimento que tenho da viatura, penso que sim.
#5	Penso que os meios que lá temos atualmente, tendo em conta a situação em que se vive, são adequados. Agora, se estivermos a falar de um subaproveitamento da PANDUR, tendo em conta a guarnição, eu penso que não. Não é o QO que limita a utilização da PANDUR. Isso aconteceria se tivéssemos mais PANDUR do que homens para a operar. Aí sim, estaríamos a subaproveitar a PANDUR. Agora, visto que só temos meios PANDUR para equipar um Pelotão, penso que o QO está adequado, ou seja, não será uma limitação.

Fonte: Autor

Nesta questão é consensual a todos os entrevistados (100%) que o QO da FND/KFOR permite a rentabilização máxima as VBR PANDUR. É referido que, dado que existem 5 viaturas da versão ICV e 1 da versão RV, existe o potencial necessário para equipar um Pelotão de atiradores.

4.8. Apresentação e análise dos resultados da 8ª questão do Guião de Entrevista B

A 8ª questão do Guião de Entrevista B é a seguinte: “Nas funções que desempenhou apercebeu-se, em alguma circunstância, que as necessidades/exigências logísticas da VBR PANDUR provocaram, em algum momento, constrangimentos ao emprego das mesmas?”. Esta pergunta concorre para a resposta à QD nº 4.

Quadro nº10 – Apresentação dos resultados da 8.ª questão do Guião de Entrevista B

#6	Não me recordo de nenhuma circunstância que mereça ser mencionada. As viaturas foram preparadas no Regimento de Infantaria 14 para a projeção pelos elementos do módulo de manutenção da Força que visou reduzir no período imediato, os trabalhos mais abrangentes de manutenção preventiva. No TO do Kosovo, foram construídos telheiros para estacionamento das viaturas com as condições necessárias assim como uma <i>workstation</i> para os necessários trabalhos de manutenção.
#7	Não, porque quando as viaturas foram projetadas para o teatro, foi logo planeado o canal logístico para as manter. Foi feito na altura um telheiro próprio para as viaturas, foi construída uma oficina própria para as PANDUR, para ter acesso às rampas necessárias para trabalhar a fazer a manutenção necessária. Além disto, foi projetada uma parte da equipa de manutenção com a especialização em PANDUR. O canal foi estabelecido de maneira a que, quando fosse necessário qualquer sobresselente, ele chegaria utilizando os meios normais de requisição
#8	Não, de maneira nenhuma. Elas também não foram utilizadas com muita frequência. Foram utilizadas em situações pontuais e em algumas operações, mas neste caso e durante o período que estive na missão, não se verificou nenhum problema com as viaturas.
#5	Não me parece que seja um constrangimento não contornável no teatro. No meu entender, não me parece mais difícil resolver um problema na PANDUR do que na M11. Claro que os custos associados à PANDUR

	são maiores, mas isso é uma consequência direta da tipologia e da modernidade da viatura.
#10	No que diz respeito à logística, a EOP da força teve um incremento de uma seção de manutenção VBR. Um sargento e três praças. Esta secção foi incluída na força para garantir resposta às necessidades de manutenção até nível 2. Foi uma boa experiência para o País, pois podemos testar as viaturas em teatro. No Kosovo, faz muito frio, na ordem dos – 20° e foi possível testar como é que as viaturas reagiam a estas condições, e elas responderam bem. Mas isto só funcionou tão bem porque foram criadas as condições para receber as viaturas. Foram construídos telheiros, as estruturas e as oficinas. Outra coisa importante foi que, aquando da projecção, foi criado o canal de reabastecimento necessário para responder às necessidades das viaturas. Mas, em termos práticos nunca tivemos nenhuma viatura parada por falta de meios para realização de trabalhos da manutenção, e penso que isso é o mais importante.

Fonte: Autor

Nesta questão, tal como na questão anterior, também foi consensual (100 %) que necessidades logísticas da VBR PANDUR não provocaram constrangimentos ao emprego das mesmas.

Além disto, foi também referida pelos entrevistados a criação prévia de condições para receber e manter a operacionalidade das viaturas. Este facto passou pela construção de telheiros e oficinas especializadas, de forma a garantir as condições ideais para a manutenção das viaturas, nomeadamente para garantir que estas pudessem manter as suas características, mesmo com as temperaturas adversas que se registam na região. Foi também dada muita importância à inclusão da equipa de manutenção, especialista em VBR PANDUR, na EOP da força.

CONCLUSÕES

Neste última fase, são esplanadas as conclusões deste trabalho de investigação. Numa primeira fase, as QD, levantadas no princípio da investigação, serão respondidas, com base na análise documental e nos contributos das entrevistas realizadas. Seguidamente, procede-se à verificação das hipóteses de investigação. Por último, apresenta-se a resposta à QC e as recomendações para investigações futuras.

No que diz respeito à QD nº1, **“Será que a viatura VBR V-200 Chaimite ainda poderia ser um meio válido, para o cumprimento das tarefas de uma FND?”**, a VBR V-200 Chaimite já não se apresenta com as condições de conservação, que permitam a sua utilização em segurança.

Com o vasto tempo de utilização da viatura ao serviço do Exército Português, esta foi perdendo as garantias operacionais que possibilitavam a sua utilização de forma segura. Para um comandante num teatro desta natureza, um dos seus focos mais importantes assenta na segurança dos seus homens. É de extrema importância que os comandantes sintam confiança que, os meios que as suas unidades subordinadas utilizem, não vão ser comprometedores da sua segurança. Pois, neste âmbito, a VBR V-200 Chaimite já não conseguia transmitir esta fiabilidade aos comandantes em teatro.

Assim, após a análise dos resultados desta questão, podemos concluir que a VBR V-200 Chaimite já não se encontrava em condições adequadas para equipar uma FND, como principal meio pesado de transporte de pessoal em operações.

Relativamente à QD nº2, **“Quais as principais características que a capacidade VBR PANDUR possui para responder às necessidades de uma operação de apoio à paz?”**, a VBR PANDUR possui valências que lhe permitem ser uma mais-valia neste tipo de operações.

A VBR PANDUR é um meio que se adequa em OAP. É uma viatura que pode ser utilizada em operações onde o nível de violência não é muito elevado, como por exemplo

operações de Consolidação de Paz ou Manutenção de Paz, como também possui características necessárias à prossecução de operações de maior envergadura, como por exemplo Imposição de Paz e Restabelecimento de Paz. É uma viatura revestida com blindagem suficiente para proteger a força em todo o tipo de operações a executar, nomeadamente, nas operações de CRC. Além da proteção que esta garante à força, é uma viatura tecnologicamente mais desenvolvida e fiável, do que os meios utilizados até então, nomeadamente a VBR V-200 Chaimite.

Por outro lado, é uma viatura que transmite uma imagem de confiança às populações, fator também muito importante numa OAP. No entanto, da mesma forma que a viatura transmite confiança a uma parte da população, também se apresenta como uma possível ameaça a outras pessoas.

Por outro lado, a VBR PANDUR apresenta restrições no que diz respeito à mobilidade numa zona urbana. As dimensões da viatura condicionam o seu movimento nas ruas estreitas das zonas urbanas. No entanto, esta não é uma limitação significativa que afaste a sua utilização numa FND. No caso concreto das FND que operaram no TO do Kosovo, nas situações em que era essencial ter um meio pesado para a condução de operações, a viatura poderia ser empregue. Para colmatar esta restrição de movimento, existem outras viaturas em teatro que podem ser empregues nestas situações, como é o caso da viatura M11 Panhard.

No entanto, para a condução de operações, nomeadamente de CRC, esta viatura poderia ser equipada com alguns incrementos, por forma a maximizar as suas valências. A proteção do condutor e grelhas de proteção colocadas nas laterais na viatura, podem ser incrementos úteis na condução de operações de CRC.

No que concerne à QD nº3, **“Será o QO da FND Kosovo Force (KFOR) adequado à rentabilização máxima da capacidade aportada pelas VBR PANDUR?”**, o QO relativo às FND/KFOR permitia a rentabilização máxima desta capacidade.

A FND/KFOR estava equipada com 5 VBR PANDUR da versão ICV e 1 da versão RV. Cada VBR PANDUR transporta uma secção de atiradores, o QO de Pessoal (QOP) garantia a rentabilização dos meios em teatro, na medida em existiam mais UEP do que viaturas para os equipar.

No entanto, este cenário de adequação verifica-se, na medida em que o nível de ameaça atual não se apresenta elevado. Numa situação de Imposição de Paz, em que o nível

de ameaça é, naturalmente, mais elevado, poderá justificar-se um reforço, no que diz respeito à quantidade de viaturas a ter em teatro, como também se poderá justificar, a projeção de mais versões da viatura, existentes no Exército Português.

Ainda assim, o QO de material (QOM) poderá ser otimizado com a introdução dos incrementos nas viaturas, nomeadamente, para as operações de CRC.

Finalmente, no que diz respeito à QD nº4, **“Existem necessidades logísticas inerentes à capacidade VBR PANDUR que comprometem o desenrolar das operações?”**, as necessidades logísticas não comprometem o desenrolar das operações.

Assim que foi decidido que a VBR PANDUR iria equipar a FND/KFOR, foram construídas as infraestruturas necessárias, com vista a que manutenção destas fosse garantida. No que ao reabastecimento de sobresselentes diz respeito, o canal de reabastecimento está dotado dos sobresselentes necessários, de forma a que esta condição fosse garantida. Por outro lado, no caso específico da FND/KFOR, a força foi dotada com uma equipa de manutenção, capaz de executar manutenção até nível 2. Esta é uma condição muito importante, para que as viaturas estejam sempre nas condições de operacionalidade desejadas.

Assim, podemos concluir que as necessidades logísticas inerentes à VBR PANDUR são colmatadas, e não se traduzem como limitações comprometedoras ao emprego das mesmas, para as FND.

Após a resposta às QD, procede-se, de seguida, à verificação das hipóteses de investigação, no intuito de averiguar a sua validade.

Relativamente à H1, **“A desatualização tecnológica e a fraca blindagem não permitem que a VBR V-200 Chaimite, ainda consiga cumprir as missões para que foi concebida”**, é parcialmente válida.

Não obstante da veracidade existente nos dois fatores presentes na hipótese apresentada, há um fator muito importante que não consta desta afirmação. O desgaste e a falta de condições de segurança, associados ao vasto tempo de utilização, não permitem a sua utilização em segurança. Assim, o uso da VBR V-200 Chaimite poderia colocar em causa a segurança da própria guarnição, sendo que se conclui que esta não reúne as condições necessárias para equipar uma FND, como principal meio pesado de transporte de pessoal em operações.

No que diz respeito à H2, **“As principais caraterísticas para responder às necessidades de uma operação de apoio à paz são mobilidade e proteção”**, esta, tal como a H1, também é parcialmente válida.

Além da mobilidade e proteção, a VBR PANDUR possui outras caraterísticas de relevo para responder às necessidades de uma OAP. Como foi verificado no estudo realizado, o desenvolvimento tecnológico, a fiabilidade e o poder dissuasivo, também se constituem como caraterísticas de relevo nesta viatura. É a conjugação de todos estes fatores que fazem com que a VBR PANDUR seja adequada para responder às necessidades de uma OAP.

No que concerne à H3, **“O QO da FND Kosovo Force (KFOR) pode ser otimizado por forma a rentabilizar a capacidade VBR PANDUR”**, não se confirma na totalidade.

Perante o nível de ameaça que se encontra no Kosovo, atualmente, os meios que existem à disposição dos comandantes são adequados em quantidade. Deste modo, como a FND/KFOR está equipada com 5 VBR PANDUR da versão ICV e 1 RV, o QO permite a rentabilização máxima da capacidade. No entanto, numa abordagem ao QOM, este pode ser alterado, por forma a incluir os incrementos nas viaturas, para as operações CRC, potenciando a capacidade VBR PANDUR, neste tipo de operações.

Finalmente, no que diz respeito à H4, **“As necessidades logísticas não comprometem o cumprimento das operações”**, esta constitui-se como válida.

De facto, as necessidades logísticas não comprometem o cumprimento das operações, uma vez que foram criadas as condições necessárias para garantir a manutenção destas viaturas em TO.

Após a recolha, análise e discussão da informação recolhida, estão reunidas as condições para responder à QC, levantada no início da investigação, **“Será a capacidade VBR 8x8 PANDUR II adequada para o desempenhar das operações das FND, no TO do Kosovo?”**.

A VBR PANDUR foi projetada para o TO do Kosovo, com vista a substituir a VBR V-200 Chaimite. Esta última já não apresentava garantias operacionais, impossibilitando a sua utilização de forma segura. Assim, a VBR PANDUR passou a equipar a força, com vista a colmatar as falhas apresentadas pela V-200 Chaimite, e potenciar a ação das forças no TO.

A viatura apresenta características fundamentais para o sucesso operacional neste tipo de operações. Além de ser tecnologicamente desenvolvida e fiável, é dotada de uma grande capacidade de proteção da força, graças à sua proteção balística, e apresenta um grande poder dissuasor e de choque, indispensável para operações de CRC. Ainda, é uma viatura que transmite uma imagem de confiança nas populações, fator de relevo, já que, a credibilidade da força não deve ser posta em causa.

Como descrito anteriormente, a FND/KFOR é equipada com 5 VBR PANDUR da versão ICV e uma da versão RV. Esta quantidade de viaturas permite equipar um pelotão de atiradores, garantindo ainda uma viatura de reserva. Dado o nível de ameaça atual no TO do Kosovo, as 6 viaturas revelam-se suficientes para o cumprimento das operações com eficácia.

Relativamente às necessidades logísticas, estas são colmatadas com sucesso, derivado do estabelecimento antecipado de condições, nomeadamente, ao nível da construção de telheiros e oficinas. Além disso, deve ser destacada a projeção da equipa de manutenção, especializada em VBR PANDUR, juntamente com a força, sendo que esta equipa está habilitada para realizar manutenção de nível 2.

Assim, por todos os fatores acima descritos, pode concluir-se que a VBR PANDUR é adequada para desempenhar as operações da FND, no TO do Kosovo. Esta viatura apresenta garantias que lhe permitem equipar as FND, na condição de principal meio pesado de transporte de pessoal.

Por fim, cabe ao autor fazer recomendações quanto a eventuais aplicações do estudo e avançar com propostas de investigações futuras. Neste âmbito, é recomendado que a VBR PANDUR possa sofrer modificações, quando é preparadas para a execução de operações CRC. A proteção do condutor e grelhas de proteção colocadas nas laterais na viatura, podem ser incrementos úteis, já que maximizam as características da viatura, de forma a proporcionar mais índice de sucesso neste tipo de operações.

No que diz respeito a propostas para investigações futuras, recomenda-se o estudo da adequabilidade da capacidade da VBR PANDUR, pode ser levado para outros TO, em que as forças portuguesas estejam, ou possam ser projetadas, por exemplo, o TO da República Centro-Africana. Esta proposta é lançada, no sentido da possível utilização da VBR PANDUR, noutros TO, de forma a proporcionar o melhor desempenho possível às FND.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Agency, C. I. (2017). In *The World Factbook*. Acedido a 3 de Março de 2017 em: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/kv.html>
- Agency, N. S. (2009). STANAG 4569 - PROTECTION LEVELS FOR OCCUPANTS OF ARMoured VEHICLES, 4569(Edition 2), 3–6.
- Army, E. (2015). PANDUR II 8x8, 40.
- Dimitrov, S., & Dimitrova, T. (2013). *Aspetos Geopolíticos da Crise no Kosovo. The Overarching Issues of the European Space*. Ed. Faculdade de Letras da Universidade do Porto.
- EMGFA. (2017). NATO - KFOR (Kosovo Force). Retrieved March 1, 2017, from <http://www.emgfa.pt/pt/operacoes/missoes/fnd-kosovo>
- Exército, E. M. (2008). Chefe de viatura de auto blindado VBR PANDUR II 8x8 transporte pessoal c/reparo p/mp browning 12,7mm, 11(1).
- Exército, E. M. (2011). PDE 3-65-00 - Operações de apoio à paz – táticas, técnicas e procedimentos.
- Exército, E. M. (2013). PDE 4-00 - Logística.
- IESM. (2014). *Orientacoes Metodologicas Para Investigação*. Lisboa.
- Intervenção, E.-M. da B. de. (2016). *Brigada de Intervenção - 10 anos de afirmação*. (I. da U. de Coimbra, Ed.).
- Kress, M. (2002). *Operacional Logistics - The Art and Science of Sustaining Military Operations* (1st ed.). New York: Springer Science+Business Media.
- Marvasti, A. (2004). *Qualitative Research in Sociology* (Vol. 12). SAGE Publications.
- Mello, C. (1995). BÓSNIA-HERZEGÓVINA: UMA ANÁLISE GEOPOLÍTICA, 271–284.
- NATO Standarization Office. (2015). AAP-06 NATO Glossary of Terms and Definitions, (2015).

- Ruppethal, R. (1995). *Logistical Support of the Armies*. CENTER OF MILITARY HISTORY UNITED STATES ARMY (50th ed., Vol. 1). Washington, D.C.
- Sarmiento, M. (2013). *Metodologia Científica para a Elaboração, Escrita e Apresentação de Teses*. Lisboa: Universidade Lusíada Editora.
- Ventura, J. (2014). Emprego Operacional das VBR PANDUR II 8x8 no TO do Kosovo. *Revista da Brigada de Intervenção*, Ano VIII, Nº 12, 12.
- Vieira, B. (1997). A Ação Humanitária nas Operações de Apoio à Paz. *Nação E Defesa*, Nº 83, 103–119.
- Vilelas, J. (2009). *Investigação: o Processo de Construção do Conhecimento*. Lisboa: Edições Sílabo.

APÊNDICES

Apêndice A – Guião de Entrevista A



Adequabilidade do emprego da capacidade VBR 8x8 PANDUR II nas Forças Nacionais Destacadas. Caso de Estudo: Kosovo.

Autor: Aspirante de Infantaria João Lourenço do Souto

Orientador: Tenente-Coronel de Infantaria Pedro Miguel de Andrade Barreiro

Guião de Entrevista

1. Sabendo que integrou uma FND na KFOR, qual foi o contingente e que funções desempenhou?
2. Quais as tarefas mais frequentemente desempenhadas no Teatro pela FND?
3. Em algum momento o terreno ou outro fator de decisão, representou um constrangimento à utilização das VBR no decorrer das operações no TO?

4. Que limitações identificou na utilização das viaturas existentes no TO do Kosovo, antes da chegada das VBR PANDUR II?”
5. Quais as características que considera mais importantes numa VBR, para o cumprimento das operações no TO?

Apêndice B – Guião de Entrevista B



Adequabilidade do emprego da capacidade VBR 8x8 PANDUR II nas Forças Nacionais Destacadas. Caso de Estudo: Kosovo.

Autor: Aspirante de Infantaria João Lourenço do Souto

Orientador: Tenente-Coronel de Infantaria Pedro Miguel de Andrade Barreiro



Guião de Entrevista

1. Sabendo que integrou uma FND na KFOR, qual foi o contingente e que funções desempenhou?
2. Quais as tarefas mais frequentemente desempenhadas no Teatro pela FND?
3. Em algum momento o terreno ou outro fator de decisão, representou um constrangimento à utilização das VBR no decorrer das operações no TO?
4. Que vantagens/limitações identificou na utilização da VBR PANDUR tendo em vista a execução das tarefas atribuídas à *Kosovo Tactical Reserve Manoeuver Battalion* (KTM)?

5. Quais as características que considera mais importantes numa VBR, para o cumprimento das operações no TO?
6. Conhece algum tipo de incremento às VBR PANDUR que possa otimizar as suas capacidades com vista ao cumprimento das missões e tarefas no TO?
7. No seu ponto de vista, o QO/EOP em vigor permite a rentabilização máxima da capacidade das VBR?
8. Nas funções que desempenhou apercebeu-se, em alguma circunstância, que as necessidades/exigências logísticas da VBR PANDUR provocaram, em algum momento, constrangimentos ao emprego das mesmas?

ANEXOS

Anexo A – Quadro Comparativo entre a VBR V-200 Chaimite e a VBR PANDUR

		
Caraterísticas	<p>Velocidade máxima: 99 km/h</p> <p>Autonomia: 800 km</p> <p>Comprimento: 5,6 m</p> <p>Largura: 2,26 m</p> <p>Altura: 2,39 m</p> <p>Peso: Dependente da versão</p>	<p>Velocidade máxima: 70 a 105 km/h</p> <p>Autonomia: 600 a 700 km</p> <p>Comprimento: 7,62 m</p> <p>Largura: 2,872 m</p> <p>Altura: 2,842 m</p> <p>Peso: Dependente da versão</p>
Segurança na condução	Devido à grande diferença de tecnologia utilizada entre as duas viaturas, e ao tempo que têm ao serviço, a VBR PANDUR apresenta índices de segurança na condução muito superiores à Chaimite, transmite mais segurança e tem uma condução mais estável.	
Conforto	A VBR PANDUR foi concebida, de fábrica, com ar condicionado e oferece um total isolamento do compartimento de carga, ao passo que a Chaimite tem um sistema de aquecimento do interior da viatura adaptado.	
Proteção	A proteção oferecida pela carcaça da viatura.	Proteção contra minas (estrutura e componentes

		<p>especiais, pavimento duplo, cadeiras com proteção antiminas)</p> <p>Proteção Nuclear, Biológica e Química (filtração de ar, máscaras de gás).</p> <p>Possui um sistema de supressão de fogos nos compartimentos da tripulação e do motor.</p> <p>Em “combate” CRC confere uma maior proteção e tem mais poder dissuasivo.</p>
Imagem da força	O design e o aspeto de modernidade da VBR PANDUR, em oposição com o da Chaimite, beneficiam, sobremaneira, a imagem da força.	
Instalação de meios CIS	A VBR PANDUR possui um sistema GPS, visão noturna para o condutor e sistemas de aviso de aproximação de mísseis. Possui, ainda, sistemas de comunicação do tripulante e um rádio tático instalado a bordo (E/R PRC-525). A Chaimite, por exemplo, não permite que seja instalado um dos principais meios de comunicação existente no TO (KFTS) por já não garantir as necessárias condições de estanquicidade.	
Utilização em face do relevo	As duas viaturas apresentam algumas restrições aquando da sua utilização em montanha e zonas urbanas com arruamentos estreitos.	
Facilidade de embarque/desembarque	A VBR PANDUR permite que a guarnição execute o embarque e o desembarque com muito mais rapidez e eficiência do que a Chaimite.	

Fonte: 1BIMec/BrigMec e 1BI/BrigInt